polskiCaravaning.pl
INDEKS: 206253
Cena 19,90 zł
(w tym 8% VAT)

NR 6/2024
120

ISSN 1734-9311

POLSKI Caravaning



SZWAJCARIA
NA SZEŚĆ KÓŁ

TESTUJEMY MERCEDESA KLASA V MARCO POLO

KEMPINGOWY MIKOŁAJ CZYLI ŚWIĄTECZNY PREZENTOWNIK

DOKĄD NA NARTY? POLSKA I ZAGRANICA

Nie jeździsz? - wynajmij!

dodaj kampera na

bookingcamper.pl

i zarabiaj

- JASNE ZASADY
- DODATKOWY PRZYCHÓD
- SZYBKIE ROZLICZENIA
- POMOC W UBEZPIECZENIU KAMPERA

Nie czekaj!

DODAJ POJAZD

PLATFORMA REZERWACYJNA

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**



eprasa.pl 6757ebb9d5

Więcej w zestawie. wartości. wolności.

Tak więcej!

Atrakcyjna cena!



NOWOŚĆ: modele ACTIVE w przystępnej cenie!

Odkryj wyjątkowe funkcje i oszczędzaj! Nowe modele Globebus ACTIVE od Dethleffs to połączenie tego, co najlepsze. Wyjątkowe wyposażenie i kompaktowe rozmiary zapewniają nie tylko wygodę, ale także przyjemność z jazdy, szczególnie na wąskich i krętych drogach.

dethleffs-polska.pl/globebus-active

Dethleffs
A friend of the family

eprasa.pl 6757ebb9d5

W numerze

PODRÓŻE 6 → 15

Jesienna Szwajcaria na 6 kół → 6 | Od namiotu do kampera → 12

KEMPINGI 16 → 17

Magia świąt na wyspie Lošinj → 16

STYL ŻYCIA 18 → 29

Świąteczny prezentownik → 18 | Kierunek jazdy na zjazdy → 24

DOBRZE WIEDZIEĆ 30 → 38

Tracker fotowoltaiki → 30 | Skuteczna walka z wilgocią → 34
Strategia zaopatrzenia w propan → 36

WARSZTAT 39 → 45

Przegląd gazowy u profesjonalistów → 39 | Przynajmniej raz w roku → 40
Bezpieczna instalacja fotowoltaiczna → 42

TEST 46 → 51

Mercedes – Benz Klasa V Marco Polo → 46

KAMPERY, PRZYCZEPY I DOMKI MOBILNE 52 → 75

PRZEGLĄD RYNKU 76 → 97

eprasa.pl 6757ebb9d5

POLSKI Caravaning

WYDAWCA
Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl
tel. 58 777 01 26 wew. 302, 303

REDAKTOR NACZELNY
Szymon Kwiatkowski
szymon.kwiatkowski@goldman.pl
redakcja@polskicaravaning.pl
tel. 578 690 790

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

Piotr Łukaszewicz
piotr.lukaszewicz@warsztat.pl | tel. 508 727 720

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

WSPÓŁPRACA
Patrycja Klauz, Dariusz Jajko, Juliusz Stożek, Paweł Prokop, Zbigniew Gawroński, Cezary Kasprowicz, Wojciech Witkowski, Emilian G. Kryska, Tomasz Skup, Katarzyna Binder, Marcin Jakubowski, Jacek Iwanus, Grzegorz Dubrowski, Aleksandra Wadowska, Monika Korzyńska, Piotr Wasilewski, Marzena Rabczuk, Tadeusz Sakowski, Mariusz Chmura, Bronisław Bienkiewicz, Karol Adamkowski, Urszula Kędzia, Przemek Serweta, Jerzy Głowiński, Adam Kurczewski, Joanna Kawecka, Paweł Szulc, Grzegorz Marciniec, Anna Maria Siwińska, Ewa Skowronek, Manuela Warzybok, Anna Perek, Michał Miśkiewicz, Zuzanna Szewczyk

WSPÓŁPRACA ZAGRANICZNA
Peter Hilkman, Chris Skelhorn, Józef Kumor, Grzegorz Fischer, Guido van de Tillaart, Armin Zebrowski, Piotr Kubinski

KOLPORTAŻ I PRENUMERATA
Dariusz Szołtun
prenumerata@polskicaravaning.pl
tel. 58 777 01 25-28 wew. 308
kom. 604 407 079

Paulina Badurek
paulina.badurek@goldman.pl
tel. 58 777 01 25 wew. 315

REKLAMA
Robert Tadaj
robert.tadaj@polskicaravaning.pl
tel. 537 780 680

Jakub Netkowski
jakub.netkowski@polskicaravaning.pl
tel. 533 701 030

Julian Ciesielski
julian.ciesielski@lakiernictwo.net
tel. 695 050 865

Grzegorz Miedziński
grzegorz.miedzinski@polskicaravaning.pl
tel. 501 641 706

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
Francesco Petardi

WYDAWCA
goldMAN WYDAWNICTWO

ADRES REDAKCJI I DZIAŁU MARKETINGU
Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
tel. +48 58 777 01 25 w. 313, 316
tel./fax: +48 58 777 01 25
redakcja@polskicaravaning.pl
www.polskicaravaning.pl

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzega sobie prawo do redagowania i skrótów nadesłanych tekstów. Nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam, ogłoszeń i tekstów sponsorowanych.



Mówi się, że widok ośrodka narciarskiego Chacaltaya, a właściwie tego, co po nim pozostało, otwiera oczy na kwestię zmian klimatycznych. Położone najwyżej na świecie centrum narciarskie, ponad 5 tys. m n.p.m. w boliwijskich Andach, otwarto w latach 30. XX w. Lodowiec, który pokrywał okoliczne zbocza, roztopił się ostatecznie na początku 2009 r., pozostawiając świecące do dziś pustkami budynki. Także w Polsce zmiany są zauważalne. Może nie w tak drastyczny sposób, ale porównywanie zim obecnych z tymi sprzed kilkunastu chociażby lat daje do myślenia. Intensywność opadów śniegu, długość trwania pory roku, temperatury... To dość mocno ogranicza dostępność krajowych ośrodków sportów zimowych i popycha zimowych caravaningowców na zagraniczne stoki. Wdrażając i stosując reguły zrównoważonego rozwoju, możemy uprawiać caravaning „zjazdowy" na przykład w Alpach czy zimowo-trekkingowy w krajach skandynawskich. Unikam słowa „jeszcze", ponieważ mimo zatrważających obserwacji ocieplającego się klimatu liczę, że ten trend uda się nam zatrzymać. Patrząc dalej niż na czas trwania parlamentarno-rządowych kadencji czy dyktanda światowej ekonomii. Oby. W końcu chcemy cieszyć się światem, a jest czym! W tym numerze Grzegorz Miedziński serwuje relację z wyprawy caravaningowo-rowerowej po Szwajcarii, a Manuela Warzybok proponuje różne kierunki „jazdy na zjazdy". Znajdziecie także propozycje caravaningowych i nie tylko prezentów pod choinkę, zaproszenie do zimowego podróżowania, porady z zakresu użytkowania gazu w zimnych miesiącach oraz jak zwykle wiele prezentacji ciekawych pojazdów i sprzętu caravaningowego. Miłego czytania przy uspokajająco szumiącym ogrzewaniu!

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 6757ebb9d5

JESIENNA SZWAJCARIA NA SZEŚĆ KÓŁ

Grzegorz Miedziński
Fot. Francesco Petardi

Plan na wyjazd kamperem do Szwajcarii zakładał aktywności outdoorowe we wschodniej części kraju – głównie w kantonach: Gryzonia, Ticino, Uri i Glarus. Pytanie, jakie nas nurtowało, brzmiało: czy wyjazd do Szwajcarii na początku października to dobry pomysł?



eprasa.pl 6757ebb9d5

Wątpliwości były spore, zwłaszcza że planowaliśmy piesze wycieczki w górach, jazdę na rowerze oraz przejścia ferraty. Jak się okazało, jesień w tym górzystym kraju jest piękna i mimo zmienności pogody udało się zrealizować większość planów.

Każdą podróż warto wcześniej zaplanować, choćby główny zarys. Pomimo że są podróżnicy kierujący się spontanicznymi decyzjami, my do nich nie należymy. Pomocny, a z pewnością inspirujący w planowaniu był przewodnik Grand Tour of Switzerland.

Podążając jego fragmentami, odwiedzaliśmy niezwykłe, widokowe miejsca.





Podczas samego wyjazdu korzystaliśmy także z aplikacji Grand Tour. A jej świetnym uzupełnieniem były mapy SwitzerlandMobility. Są łatwe w użytkowaniu, bardzo intuicyjne, dokładne i niezwykle pomocne w podróży. I oczywiście mają swoje oznaczenia w terenie. Duże znaki z numeracją i w różnych kolorach – nie sposób było się zgubić.





Górzyste ukształtowanie tego kraju powoduje, że sieć drogowa jest pełna tuneli i mostów, zaś linie kolejowe w wielu miejscach biegną monumentalnymi wiaduktami. Takie widoki każdy z Was z pewnością widział na niejednym filmie, do których ujęcia kręcone były właśnie w Szwajcarii.

eprasa.pl 6757ebb9d5

Jeziora Lugano i Maggiore są podzielone między Szwajcarią a Włochami. Okoliczne wzgórza, roślinność, zabudowa przypominają wręcz śródziemnomorskie kurorty. Wybraliśmy się tam na wycieczkę rowerową oraz wieczorne zwiedzanie.







eprasa.pl 6757ebb9d5

A już następnego dnia niespełna 100 km na północ zmieniliśmy letnie klimaty na zimowe widoki na przełęczy San Bernardino (2066 m n.p.m.). Można tam znaleźć kilka szutrowych zatoczek, w których śmiało uda się postawić kampera i przenocować (brak tablic z zakazami). Gra kolorów, błękitu nieba, ośnieżonych szczytów oraz pojawiających się i znikających chmur. Okoliczne ścieżki były świetne na rowerowe zabawy. Nasz lekki ebike Cannondale Moterra SL 2 sprawdzał się znakomicie na skalistych sekcjach.







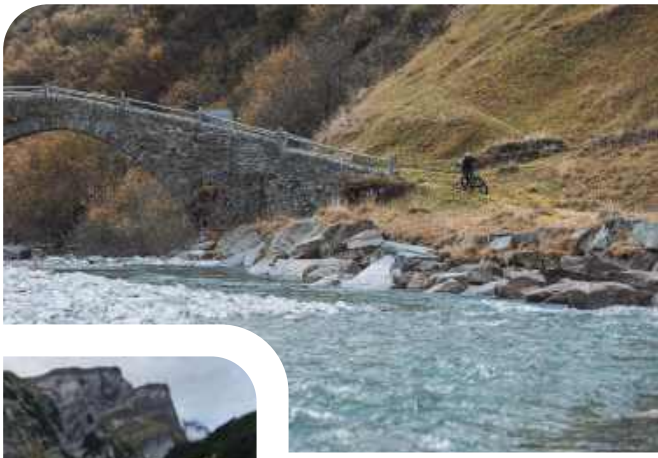
eprasa.pl 6757ebb9d5







Dosłownie co kilka kilometrów zachwyceni widokami zatrzymywaliśmy się, aby wykonywać kolejne zdjęcia i filmowe ujęcia. Piękne góry i ciekawa architektura sprawiają, że ochoty na spacerowanie nie brakuje. Podobnie jest z jazdą na rowerze. Takie niezwykłe miejsce „znaleźliśmy" tuż przy drodze ekspresowej.



Mimo zmiennej pogody udało się zrealizować także cel w postaci via ferraty. Wybór padł na piękną i dość prostą technicznie, która wiodła na górę Pinut. Trasa w pełni ubezpieczona stalową liną, w którą wpinamy tzw. lonżę, aby zabezpieczyć się w razie poślizgnięcia czy utraty równowagi. Dodatkowo na kilku odcinkach przechodziliśmy przez mostki, drabiny oraz inne elementy umożliwiające pokonanie skalnych półek i kominów. Na takich wycieczkach niezwykle ważna jest dbałość o bezpieczeństwo oraz odpowiednia odzież. Po zejściu czekała nagroda – pyszna kawa w towarzystwie pięknych widoków.







eprasa.pl 6757ebb9d5



Obejrzyj materiał video z podróży na naszym kanale YT

W Szwajcarii znajdziemy także wiele zabytków architektury. Zamki, pałace, kościoły czy po prostu domy są atrakcją okolicy. Górzysty teren bywa wyzwaniem dla budowniczych, chociaż z drugiej strony zmusza do wznoszenia budowli w warunkach i miejscach optymalnych, nadających się na posadowienie domu.

Podczas wyjazdu używaliśmy kampera Adria Matrix Axess 670 SL, użyczonego przez firmę Elcamp z Krakowa. Mimo swoich gabarytów (7,5 m długości, 2,3 m szerokości) prowadził się nad wyraz wygodnie – nawet na górskich serpentynach. Choć przyznam, że na kilku zakrętach oraz wąskich przejazdach w niektórych miasteczkach poziom adrenaliny wzrastał.

Adria Matrix Axess 670 SL

Wysokość wewnątrz: 1980/1910 mm
Wysokość całkowita: 2905 mm
Długość: 7485 mm
Szerokość całkowita: 2299 mm
Liczba miejsc do jazdy: 5
Liczba miejsc do spania: 4+1
Łóżko tylne (dł × szer, cm): 205 × 80; 180 × 58; 203 × 80
Elektrycznie opuszczane łóżko z przodu: 200 × 125 cm
Zbiornik wody czystej: 20/115 l
Zbiornik wody szarej: 85 l
Lodówka: 142 l
Kuchenka: trzypalnikowa z iskrownikiem
Podwozie: Fiat Ducato
Silnik i napęd: MultiJet3 2,2 140HP 35L, manual



Szwajcaria z pewnością zauroczy osoby lubiące górskie krajobrazy. Jest też świetnym poligonem dla wielu aktywności. Szlaki górskie, trasy rowerowe i narciarskie, drogi wspinaczkowe, spływy górskimi rzekami – to tylko niektóre z możliwości. Znajdą tu także coś dla siebie fani kulinariów czy zabytków. Można tu i wypocząć, i dobrze się bawić.

Po więcej inspiracji zapraszam Was na www.myswitzerland.com

eprasa.pl 6757ebb9d5

OD NAMIOTU **DO KAMPERA**

Wielu z nas, z początku niedoświadczonych podróżników, zwykle zadaje sobie pytanie: od czego zacząć? Czy pójść do najbliższego sklepu i kupić mały namiocik, czy może jednak zainwestować w wielką kolubrynę, na miarę Astelli czy Concorde'a. Gdy zajrzy się na targi Caravans Salon czy Camper Caravan Show, można nabrać lekkiego smaku na podróże porządnym caravaningowym zestawem, a jednak... czy nie warto zacząć od czegoś mniejszego?



Namiot oznacza przygody i zabawę!

Zuzanna Szewczyk

Z pewnością część z Was dopiero zaczyna swoją przygodę z caravaningiem i próbuje przerzucić się z namiotu czy osobówki na coś większego, wygodniejszego. Ja z rodzicami przez ponad 11 lat jeździłam pod namiot. Później jednak, po wielu latach czytania rozmaitych magazynów (także „Polskiego Caravaningu", a jakże), a także wielokrotnym uczestniczeniu w targach caravaningowych i wpatrywaniu się w lśniące perełki, poczuliśmy, że nadszedł czas na zmiany. Może nie tyle nawet poczuliśmy, ile od lat wyobrażaliśmy sobie podróże zestawem i stało się naszym marzeniem, by kiedyś w lusterkach zobaczyć przyczepę czy też by zasiąść za kierownicą kampera.

eprasa.pl 6757ebb9d5



Kto powiedział, że z dziećmi się nie podróżuje?



Grunt to znać nasz sprzęt z każdej strony – także od góry!



Kto by pomyślał, że 14 lat później będą wsiadać do kampera...



Trzeba pokazać sąsiadom, skąd jesteśmy!

W 2020 r. (tuż przed pandemią!) nadeszła chwila, by naszą czwórkę z dwoma nastolatkami zaopatrzyć w coś z oponami, by mama nie bała się podczas burzy, także w coś ze szczelnym dachem, byśmy z siostrą nie musiały nocą się pilnować, by nie dotykać ścianek (namiotowi wyjadacze z pewnością wiedzą, o czym mówię). I oczywiście musieliśmy zaopatrzyć się w coś pięknego z zaczepem, by zadowolić także i kierowcę. Przez kolejne cztery piękne sezony nasza Adria Unica 432 spełniała idealnie swoją rolę i dawała schronienie w nawet najmocniejsze burze czy najsilniejsze wiatry. A gdy wspomniane wcześniej nastolatki zaczęły dorastać, nadszedł czas, by zamienić przyczepę na samochód – kampervana, który pomieści cztery osoby, ale docelowo będzie idealny dla dwojga na dalsze podróże. No dobrze, wszystko pięknie, ale jak wybrać coś dla siebie?

Każdy, kto chociaż raz był na biwaku pod namiotem, może przyznać, że jeśli nie było apokalipsy komarów czy powodzi z nieba, miał wszystko, co potrzebne człowiekowi do życia – wolność, zabawę i niepowtarzalny klimat. Rodzajów namiotów jest co niemiara – od najróżniejszych kształtów, przez kolory, po sposoby rozkładania... Można by wymieniać i wymieniać. Namiot to sprzęt, który niezwykle mało wymaga, a równie niezwykle wiele daje. Przez 11 sezonów odwiedziliśmy 37 krajów, doświadczyliśmy więc wiele termicznych skrajności – od spania w przedsionku, bo chłodniej i szybciej do wyjścia, aż po zakopywanie się w śpiworze w najcieplejszych swetrach, dresach, kominiarkach, czapkach, a nawet szalikach (północ Norwegii). Nie wspominając już o wstawaniu w nocy, by złożyć pranie wiszące na zewnątrz, czy też zwijaniu się przed świtem, bo zapowiadało się na deszcz.

eprasa.pl 6757ebb9d5



Pięć sekund i już pozbyliśmy się ciężaru z haka



Nowa pora roku, nowy wygląd przyczepy!

Namiot to piękna przygoda i sama – mając możliwość wyboru namiotu, przyczepy i kampera – zawsze postawię na namiot. A wszystkie osoby, które namiot kojarzą jedynie z czyichś opowieści czy też z młodzieńczych wypraw, zachęcam do takiej przygody. Znikąd nie ma takich wspomnień jak właśnie z namiotu.

Gdy jednak przygody to nie wszystko, czym się żyje, albo ktoś ma większe wymagania co do jakości porannej higieny czy funkcjonowania, warto zadbać o większy komfort – zarówno spania, jak i jeżdżenia. I tutaj kłania się przyczepa. Idealna na różnej długości wypady, szczególnie stacjonarne (tzn. wypoczynek w jednym miejscu), czy dla osób lubiących bez zbędnego balastu na haku pozwiedzać okolicę. Rzeczywiście, pod tym względem przyczepa ma przewagę nad kamperem – nie potłuką się szklanki, gdy nagle przyjdzie nam do głowy dokądś pojechać. Samym samochodem łatwiej wyruszyć niż kamperem, który ma na wyposażeniu cały nasz dobytek. Nie trzeba niczego zabezpieczać czy sprzątać – pozmywać czy ogarnąć możemy po powrocie z wycieczki.

Nie bez powodu jednak także kampery czy kampervany cieszą się wielką popularnością. Dla osób jeżdżących trasami, uwielbiających częste przemieszczanie się czy inspirujących się bytem ślimaków (wożenie domu wszędzie ze sobą) to kamper będzie lepszym rozwiązaniem. Trzeba jedynie opanować do perfekcji szybkie składanie się, poruszanie się większym pojazdem i już większość problemów mamy z głowy. Potem pozostaje



Czas na zmianę – pierwsze zdjęcie z vanem!

eprasa.pl 6757ebb9d5



W Szwecji mieliśmy przyjemność spać koło lasu trolli, ale... żaden osobnik się nie pojawił



A w Rumunii... wsi spokojna, wsi wesoła

jedynie przystosować się do nowych technologii i można ruszać w świat. Kampery czy kampervany dają niepowtarzalne poczucie niezależności – nigdy nie wiemy, dokąd dojedziemy danego dnia ani gdzie się zatrzymamy na nocleg. I to jest w tym wszystkim najpiękniejsze.

Dla wszystkich osób zastanawiających się, na co postawić – postawcie na siebie i swoje marzenia. Przechodząc z namiotu do przyczepy, wielokrotnie musieliśmy się zastanowić, czy to dobra decyzja i czy podołamy wyzwaniu. Z kolei w trakcie poszukiwania kampervana wiele osób odradzało nam ten zakup. Ale postawiliśmy na swoim i zwiedzamy tak, jak chcemy – w swoim trybie, w swoim tempie i ze swoim wymarzonym sprzętem. A Wy? Na co stawiacie?

REKLAMA

wcc.kampery www.wcc.pl wcc_kampery

WARSZAWSKIE CENTRUM
Szerokiej Drogi
CARAVANINGU

SPRZEDAŻ I WYNAJEM I AKCESORA I SERWIS

Warszawskie Centrum Caravaningu ul. Omulewska 27; 04-128 Warszawa tel.: +48 22 610 10 00

ADRIA bürstner SUNLIVING GLOBE-TRAVELLER HYMER

eprasa.pl 6757ebb9d5

SPĘDŹ ZIMĘ INACZEJ **MAGIA ŚWIĄT NA WYSPIE LOŠINJ**



Śnieg, góry, narty... – tak zimę wyobraża sobie wielu z naszych czytelników, którzy nawet o tej porze roku nie zamierzają odwieszać kluczyków do kampera. Zupełnie inną propozycję zimowego wypoczynku ma dla Was Camp Čikat na wyspie Lošinj. To malownicze miejsce, od końca XIX w. przyciągające wiedeńską arystokrację również w chłodniejsze miesiące, z otwartymi ramionami wita gości przez cały rok. Także zimą, oferując niezapomniane przeżycia w łagodniejszym klimacie.



Skromne początki

Decyzja o podjęciu całorocznej działalności była krokiem, który pozwolił na nowo rozkwitnąć tej unikalnej formie turystyki. Dziesięć lat temu nowy rok witały tutaj zaledwie 94 osoby, dziś zimowa oferta Camp Čikat cieszy się ogromną popularnością. Rok 2024 witało tutaj niemal 1400 caravaningowych imprezowiczów, co jest wynikiem porównywalnym z liczbą gości z pierwszej połowy czerwca! Z drugiej strony, czemu się dziwić: czyste, wysokiej jakości powietrze, łagodny klimat, spokój i aż 2500 godzin słońca rocznie – korzyści są bezdyskusyjne.

Dla kogo jest Camp Čikat zimą? Przyjeżdżają tu zarówno rodziny z dziećmi, miłośnicy natury, cyfrowi nomadzi, jak i emeryci, którzy szukają wytchnienia i pragną poczuć się jak u siebie. Camp Čikat to doskonałe miejsce, aby choć na chwilę zwolnić, cieszyć się naturą, wyruszyć na szlaki rowerowe czy piesze i nabrać energii na nowy rok.

Magia świąt i noworoczna zabawa

Najwięcej atrakcji Camp Čikat szykuje dla gości w okresie bożonarodzeniowym. Pakiety świąteczne obejmują nie tylko zakwaterowanie na parcelach lub w domkach mobilnych, ale też uroczystą kolację sylwestrową, która zachwyci niejednego smakosza. W ramach programu organizowane są warsztaty

eprasa.pl 6757ebb9d5







kreatywne, podczas których można samodzielnie wykonać filcowe ozdoby czy unikalne pocztówki. Dla amatorów rękodzieła przewidziano też jarmark lokalnych wyrobów, a w sylwestrową noc wszyscy goście mogą wziąć udział w radosnej zabawie przy akordeonie i zatańczyć pod rozgwieżdżonym niebem. A dla najodważniejszych – noworoczna kąpiel na terenie kempingu!

Zimą tętni życiem również pobliskie Mali Lošinj, oddalone od kempingu o zaledwie 20 min spacerem. Dzięki wsparciu lokalnej organizacji turystycznej miasteczko organizuje koncerty, festyny i wydarzenia kulinarne w klimatycznej, świątecznej atmosferze.

Zimowa oferta specjalna

Pobyt w Camp Čikat w chłodniejsze miesiące to nie tylko okazja do odpoczynku, ale i możliwość skorzystania z atrakcyjnej okazji cenowej. Od 4 listopada 2024 r. do 11 kwietnia 2025 r. goście mogą korzystać z promocyjnych stawek – zaledwie 25,20 euro za dzień dla dwóch osób, z wliczonym miejscem na parcele, wodą i elektrycznością. Planujesz dłuższy pobyt? Wybierz dwutygodniowy wypoczynek w domkach mobilnych i skorzystaj z 20-proc. rabatu – przy miesięcznym pobycie rabat wzrasta do aż 40% (z wyłączeniem 20 grudnia do 6 stycznia). Camp Čikat czeka na Was z otwartymi ramionami!



Kemping Bijar

Nerezine 51554, Osor bb, Chorwacja – Cres
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°41'59"N,14°23'44"E



Kemping Čikat

Mali Lošinj 51550, Čikat 6a, Chorwacja - Lošinj
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°32'9"N,14°26'51"E



Kemping Slatina

Martinšćica 51556, Vidovići 30, Chorwacja - Cres
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°49'15"N,14°20'27"E



Kemping Baldarin

Nerezine 51554, Bokinić 66, Chorwacja - Cres
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°36'54"N,14°30'25"E

TERMINY OTWARCIA | Kemping Čikat: **otwarty przez cały rok** | Kempingi Slatina, Baldarin i Bijar: **20 kwietnia – 1 października 2024 r.**

LEGENDA

- Ilość parceli
- Pobór prądu
- Powierzchnia
- Kamper service
- Domki do wynajęcia
- Góry
- Stok narciarski
- Jezioro
- Morze
- Animacje
- Sprzęt wodny
- WC przystosowane dla dzieci
- Plac zabaw
- Kąpieliska
- Rowery do wynajęcia
- Rzadko zadrzewiony
- Średnio zadrzewiony
- Mocno zadrzewiony
- Plaża
- Zabytki
- Prysznic za free
- WI-FI na całym campingu
- WI-Fi w określonym miejscu
- Baby room
- Basen dla dzieci
- Niepełnosprawni
- Sezonowy
- Całoroczny
- Pralka
- Suszarka
- Restauracja
- Zakupy
- Psy
- Płatność kartą
- ADAC
- ACSI

eprasa.pl 6757ebb9d5

Świąteczno-noworoczny PREZENTOWNIK DLA CARAVANINGOWCÓW



Prenumerata „Polskiego Caravaningu”

„Polski Caravaning” trafi do Ciebie wcześniej niż do klientów sieci Empik, Kolporter oraz ponad 300 stacji benzynowych. Dzięki prenumeracie szybciej skorzystasz z atrakcyjnych ofert, ogłoszeń, bezpłatnych kempingów, promocji, targów oraz innych, limitowanych atrakcji. Magazyn znajdziesz w skrzynce na listy, bez konieczności fatygowania się do punktu sprzedaży.

Cena: 99 zł



Karta ACSI

Karta CampingCard ACSI pozwala na tanie podróżowanie i obozowanie poza sezonem. Gwarantuje korzystne rabaty, sięgające nawet 60% za noc w ponad 3 tys. kempingów w Europie. Cena nie będzie niespodzianką. Informacje o kosztach noclegów zostały umieszczone w katalogu ACSI. Zakup może się zwrócić już po czterech dniach użytkowania!

Cena: 129 zł



Hama PD 20

Ten powerbank ładuje do trzech urządzeń jednocześnie, więc bez trudu zasilisz telefon, kamerę czy głośnik, korzystając z szybkiego ładowania Power Delivery i Qualcomm Quick Charge 3.0. Optymalizowany proces ładowania wydłuża żywotność sprzętu, co jest szczególnie ważne podczas wielodniowych wypraw. Niewielki i lekki, zmieści się nawet w najmniejszej szufladzie kampera.

Cena: ok. 120 zł

eprasa.pl 6757ebb9d5

MR014G

Głośnik MR014G Makita to sprzęt, który łączy w sobie solidność z praktycznością – w sam raz na budowę i do warsztatu. Dzięki zasilaniu akumulatorowemu 40 V i 18 V oraz opcji podłączenia do sieci jest zawsze gotowy do działania. Wytrzymała konstrukcja odporna na kurz i zachlapania (IP65) sprawia, że poradzi sobie nawet w trudnych warunkach. Ma Bluetooth, więc łatwo można połączyć go z telefonem, by słuchać ulubionej muzyki podczas pracy.

Cena: 1020 zł



Przewodnik „Ziemia kłodzka. Góry Złote, Góry Bialskie i Masyw Śnieżnika”

Ta turystyczna pozycja autorstwa Dariusza Kaptura i Arkadiusza Tabisza opisuje rejony niepiaskowcowej części ziemi kłodzkiej. Drogi w „Ziemi kłodzkiej...” zostały wyrysowane na zdjęciach, a charakter skał został opisany piktogramami. Czytelne mapy, rozbudowane opisy oraz QR kody, w których zaszyte zostały współrzędne GPS, pozwolą na bezbłędne odnalezienie wspinaczkowego celu.

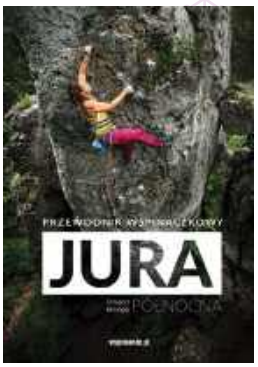
Cena: 119 zł



Przewodnik „Jura Północna”

Ten przewodnik napisał Grzegorz Rettinger i jest to pozycja wyjątkowa, opisuje bowiem wszystkie rejony wspinaczkowe północnej części Jury Krakowsko-Częstochowskiej. Na 464 stronach autor opisał 4,5 tys. dróg i projektów. O wyjątkowości przewodnika świadczy przede wszystkim objętość i ilość informacji o tak dużym obszarze wspinaczkowym, łącznie z danymi historycznymi i zaktualizowaną bazą danych o drogach i stanie eksploracji. Znajdują się w nim kolorowe mapy pokazujące usytuowanie skał.

Cena: 139 zł



Baseus CRJS03-01

Powerbank, który potrafi nie tylko zasilić dowolne urządzenie ładowane przez USB, ale dodatkowo może również odpalić samochód, w którym wyładował się akumulator. W zestawie mamy odpowiednie klemy, a producent zapewnia, że powerbank 12 tys. mAh może uruchomić samochód z silnikiem o pojemności 3 l nawet 50 razy!

Cena: 349 zł



eprasa.pl 6757ebb9d5



Health Hunters

Przenośna wanna do regeneracji jest wykonana z tworzywa TPE, które jest przyjazne dla skóry i odporne na promieniowanie UV. Dodatkowo zastosowanie pięciowarstwowej wewnętrznej izolacji termicznej sprawia, że woda utrzymuje niską temperaturę przez długi czas. Urządzenie zaprojektowane dla osób aktywnych fizycznie, które chcą szybko zregenerować swoje ciało po intensywnym treningu.

Cena: 499 zł



Latarka VARTA Work Flex Multifunction F20R

Mała i poręczna latarka, która po złożeniu jest krótsza niż długopis, mieści się w kieszeni spodni lub kurtki i waży jedynie 61 g. Praktyczny klips oraz wbudowany magnes uwalniają od konieczności trzymania jej w rękach podczas użytkowania. Latarkę można rozłożyć do 180° i płynnie regulować, co zapewnia idealny kąt oświetlenia. Posiada trzy różne źródła światła i świeci z maksymalną mocą 100 lm. Niestraszne jej warunki na kempingu czy w trasie – ma klasę wodoodporności IP54.

Cena: 139,00 zł



Navitel AIR30 Multi

Kompresor powietrza, jumpstarter do awaryjnego rozruchu akumulatora samochodu i powerbank o pojemności 10 tys. mAh. Trzy urządzenia w jednym. AIR30 Multi uruchomi nawet całkowicie rozładowany akumulator pojazdu z silnikiem Diesla o pojemności do 2,5 l lub silnikiem benzynowym o pojemności do 3 l. W zestawie znajdziemy cztery adaptery do pompowania opon różnych pojazdów, kable rozruchowe, wąż powietrzny, eleganckie etui z uchwytem oraz ładowarkę samochodową.

Cena: 349 zł



Prysznic kempingowy Quechua

Jest nagrzewany słońcem. Ma pojemność 10 l i jest łatwy w użytkowaniu. Za pomocą pompki można uzyskać odpowiednie ciśnienie. Ma szeroki otwór, co ułatwia napełnianie i suszenie. Jest łatwy i wygodny w transporcie dzięki paskowi oraz pokrowcowi. Wymiary tego prysznica kempingowego to 22 × 22 × 40 cm, zaś waga ok. 900 g z pokrowcem.

Cena: 269,99 zł

eprasa.pl 6757ebb9d5

Salomon Sentry PRO

Gogle, które oferują niespotykaną równowagę stylu i osiągów. Fotochromatyczna szybka z łatwością przystosowuje się do warunków oświetlenia, zapewniając ostrość widzenia i stylowy wygląd zarówno przy doskonaleniu nowych trików, jak i podczas jazdy w puchu. Szybka fotochromatyczna Sigma poprawia kontrast i przystosowuje się do wszystkich warunków atmosferycznych. Gogle ważą 135 g.

Cena: 700 zł



Thule Elm

Nowoczesny i superbezpieczny fotelik samochodowy od debiutującej w tej kategorii firmy Thule to idealny prezent dla każdego małego podróżnika. Thule Elm działa w połączeniu z montowaną do siedzenia bazą ISOFIX Thule Alfi – doskonale chroni dziecko przed skutkami zderzenia, co potwierdzają niezależne testy ADAC. Do tego jest wyjątkowo prosty w obsłudze – elektroniczny system czuwa nad tym, by fotelik był zawsze poprawnie zamontowany i zapięty.

Cena: fotelik – 1899 zł; baza Thule Alfi – 1269 zł



Passamani Down Hoody RDS

Kurtka puchowa Jack Wolfskin Passamani Down Hoody RDS jest wykonana z wiatroszczelnego i nieprzemakalnego materiału Pertex Quantum, co w połączeniu z puchem Allied Feather o sprężystości 700 cuin z Expedry zapewnia niezawodną ochronę przed trudniejszymi warunkami atmosferycznymi i gwarantuje niezawodne ciepło. Ma też nienasiąkliwe zamki błyskawiczne, regulowany kaptur, pojemne kieszenie, a także praktyczny pokrowiec ułatwiający przechowywanie.

Cena: 1199 zł



Julbo Legacy

Okulary przeciwsłoneczne przygotowane zarówno do pracy na świeżym powietrzu, jak i do noszenia w warunkach miejskich, idealne do codziennego użytku w wielu środowiskach. Te inspirowane ikonami alpinizmu okulary są wyposażone w soczewkę Reactiv, w zdejmowane osłony boczne zapewniające optymalną ochronę, mają lekkie i regulowane zauszniki Grip Tech oraz antypoślizgowy mostek nosowy zapewniający wygodę i trzymanie.

Cena: ok. 800 zł



eprasa.pl 6757ebb9d5



Scarpa Ribelle TRK GTX

Wielofunkcyjny but do via ferrata, długich trekkingów i wypraw z plecakiem. Wydajny i wygodny. Chodzenie w nim jest płynne i naturalne dzięki dynamicznej i niezawodnej konstrukcji podeszwy. Wodoodporność zapewnia membrana GORE-TEX, a technologia konstrukcji gwarantuje wygodne dopasowanie w połączeniu ze świetnym systemem wsparcia podczas wszystkich kroków.

Cena: ok. 1400 zł



Cadac Safari Chef 30 HP

Kompaktowy i wszechstronny grill gazowy wyposażony w cztery różne powierzchnie do gotowania: palnik z podstawką na garnek, ruszt żebrowany, płytę gładką i pokrywę, która może być również używana jako garnek. Ruszt żebrowany i płyta gładka są wyposażone w powłokę ceramiczną zapewniającą zdrowsze i czystsze gotowanie. Dzięki zintegrowanemu rozdzielaczowi ciepła pod rusztem ciepło jest równomiernie rozprowadzane na całej powierzchni gotowania.

Cena: 699 zł



Komplet obiadowy Venetian

Zestaw naczyń z melaminy Venetian jest idealny dla wszystkich aktywnych osób, które cenią funkcjonalność, trwałość oraz uniwersalność naczyń kempingowych. Unikalne właściwości naczyń z melaminy: niewielka waga oraz odporność na uszkodzenia mechaniczne, gwarantują niezwykły komfort użytku w każdych warunkach. W zestawie znajduje się 16 sztuk naczyń.

Cena: 439,78 zł



Ponton YellowV

A dlaczego pod choinką nie umieścić... pontonu? Ten od YellowV oprócz burt ma nadmuchiwaną lub aluminiową podłogę w zależności od wersji, długość 3,3 m i występuje w atrakcyjnej szaro-niebiesko-żółtej kolorystyce. Burty o dużej średnicy zapewniają sporą stabilność na wodzie, którą powiększa dodatkowo głęboki kadłub. Ponton jest wykonany z wytrzymałego PVC 1100 Decitex o grubości 0,9 mm i wyposażony we wzmocnioną pawęż.

Cena: 3219 zł

eprasa.pl 6757ebb9d5

Składany nóż Opinel

Kultowy nóż Opinela, przeznaczony dla grzybiarzy. Wykonany z drewna dębowego, jest wyposażony w system blokady Virobloc. Na głowni znajduje się perforacja do skrobania. Rękojeść zakończona jest włosiem do wstępnego oczyszczenia nogi i kapelusza grzyba. W komplecie ze specjalnym etui. Całość zapakowana jest w drewniane pudełko prezentowe.

Cena: 215,00 zł



Zabawka - kamper Hymer

To prawdziwy kamper, tylko mniejszy! Wykonano go w skali 1:24 i wyposażono tak jak prawdziwy wóz kempingowy w wiele schowków, akcesoriów i dodatkowych elementów, gwarantujących świetną zabawę. Są tutaj między innymi otwierany dach, panel boczny, okno dachowe, drzwi szafki i drzwi do kampera, zestaw stołowy, grill, deska surfingowa, rower, box dachowy, a grill ma efekty świetlne. Jest też miniaturowy caravaningowiec!

Cena: 179 zł



Brunner Pirate

Komplet garnków turystycznych 7+1. Ten kempingowy zestaw zawiera siedem elementów składanych w jedną całość. Materiał, z którego wykonano garnki, to aluminium PFOA free. W caravaningu sprawdzą się idealnie, ponieważ ważą razem jedynie 2,65 kg.

Cena: 357 zł



Brunner Dolomit Midday

Zestaw obiadowy dla czterech osób wykonany w 100% z melaminy. Liczba elementów w zestawie to 12 sztuk, z czego cztery talerze obiadowe o średnicy 25 cm, cztery talerze deserowe o średnicy 20 cm i cztery miski o średnicy 16 cm. Wyglądem przypominają najwyższej jakości porcelanę, a ich powierzchnia jest twarda i odporna na uszkodzenia. Każde naczynie od spodu podklejone jest gumą, co sprawia, że naczynia są stabilne, a użytkowanie ich w trakcie podróży jest w pełni bezpieczne i komfortowe.

Cena: 450 zł



eprasa.pl 6757ebb9d5



KIERUNEK JAZDY
NA ZJAZDY

eprasa.pl 6757ebb9d5

Jako że zima za pasem, co bardziej zapobiegliwi fani białego szaleństwa już przeglądają ubrania, smarują deski i ostrzą narty. Doskonałą wiadomością dla pasjonatów podróży kołowych i amatorów sportów zjazdowych jest bez wątpienia fakt, że obie te dziedziny daje się idealnie ze sobą połączyć, dlatego dziś pochylimy się nad tym, dokąd możemy się udać kamperem lub przyczepą na szusowanie.



fot. Martin Lugger

Nassfeld, Austria

Manuela Warzybok, Grzegorz Miedziński

W Polsce stoki narciarskie wciąż się rozbudowują – istniejące od lat inwestują w modernizację wyciągów i infrastruktury towarzyszącej, powstają też zupełnie nowe ośrodki.

Coraz więcej z nich zaczyna dostrzegać potrzebę przygotowania miejsc dla podróżujących kamperami, a caravaningowcy to nowa grupa klientów, do których można skierować swoją ofertę. I choć nasza krajowa infrastruktura wygląda dość skromnie, co rusz pojawiają się na niej nowe punkty, gdzie jesteśmy mile widziani z naszym mobilnym domem na kołach.

Ośrodek SKI & SUN w Świeradowie-Zdroju na dobry początek przygotował dwa całoroczne miejsca postojowe, wyposażone w przyłącza do prądu, z możliwością poboru wody czystej, zrzutu szarej oraz opróżnienia kasety WC. Znajdują się one na monitorowanym, strzeżonym terenie, za szlabanem. Koszt postoju to 80 zł za dobę, a dostęp wykupujemy w pobliskiej kasie samoobsługowej.

W Szczyrku kampery mogą skorzystać z gościny Gronie Ski & Bike. Obiekt ten to doskonała baza wypadowa dla rowerzystów i narciarzy, znajduje się bowiem 300 m od dolnej stacji kolei gondolowej ośrodka Szczyrk Mountain Resort, dzięki czemu można bardzo łatwo dostać się na ścieżki rowerowe i stoki narciarskie. Okolica, w której położony jest obiekt, sprzyja również pieszej turystyce górskiej – można stąd wyruszyć między innymi na Skrzyczne, Malinowską Skałę czy Biały Krzyż. Koszt postoju bez prądu to 50 zł za dobę.

Z nowszych propozycji na zimowej mapie Polski uwagę przykuwa też Słotwiny Arena. To należące do

eprasa.pl 6757ebb9d5



Słotwiny Arena, Krynica

Grupy Pingwina miejsce przygotowało 8–10 miejsc dla kamperów przy restauracji Widokowa, gdzie zabezpieczone są wszystkie niezbędne potrzeby fanów turystyki kołowej. Mamy więc do dyspozycji przyłącza 230 V, możliwość zatankowania wody czystej, opróżnienie toalety chemicznej oraz skorzystanie z toalety, w cenie 90 zł za dobę (kamper + dwie osoby).

Słotwiny Arena to nie tylko narty – to także unikalna, 49-metrowa, drewniana wieża widokowa wraz z kilometrową ścieżką przyrodniczo-edukacyjną. Podziwiając z niej okolicę, można zaplanować odwiedzenie kolejnych atrakcji, które znajdziemy nieopodal, a tych jest niemało. Krynica- Zdrój to nie tylko Jaworzyna Krynicka i Góra Parkowa. To także niepowtarzalny klimat starego uzdrowiska, muzeum Nikifora, muzeum zabawek i szlak architektury drewnianej. Nie tylko fani białego szaleństwa mają tam co robić!

Na cesarskich włościach

Niektóre austriackie resorty narciarskie są już znane i lubiane przez Polaków, tych najpopularniejszych nie trzeba przedstawiać, bywają one też dość oblegane i trudno w nich o spontaniczną dostępność miejsc. Przedstawiamy więc mniej znane, lecz wcale nie mniej atrakcyjne kempingi, które swoje podwoje mają otwarte także zimą z myślą o turystyce zjazdowej.

Camping Grubhof to duży, malowniczo położony obiekt, znajdujący się w miejscowości Sankt Martin bei Lofer. Od najbliższego ośrodka narciarskiego, Almenwelt Lofer, dzielą nas tu zaledwie 2 km, które możemy pokonać kursującym co 30 min, bezpłatnym skibusem. Ten niewielki jak na Alpy ośrodek (46 km tras) uznawany jest za najbardziej przyjazny rodzinom w Austrii oraz szczyci się równie przyjaznymi cenami.

Sam kemping słynie z doskonałej infrastruktury i zaplecza sanitarnego. Znajdziemy tu nie tylko sanitariaty z przestronnymi łazienkami rodzinnymi, salą zabaw i restauracją – do dyspozycji gości jest także kompleks Wellness & SPA z kilkoma rodzajami saun i strefą relaksu. Cena zimą zaczyna się od 45 euro za parcelę.

Kolejna propozycja to Camping Leutasch, położony w Tyrolu, w bezpośrednim sąsiedztwie resortu narciarskiego Seefeld. To także doskonała destynacja dla rodzin z dziećmi i osób rozpoczynających swą przygodę na nartach lub snowboardzie, ponieważ na ok. 30 km tras aż 19 km to trasy niebieskie, wytyczone na łagodnych, idealnych do nauki stokach. Bardziej wprawieni lub wytrawni jeźdźcy mają do dyspozycji 9 km tras czerwonych i 5 km czarnych, więc każdy znajdzie tu coś dla siebie. Standardem w Alpach jest darmowy skibus, którym możemy się przemieszczać po okolicy, tak też jest w tym przypadku.

Sam Camping Leutasch jest atrakcją samą w sobie i zaspokoi potrzeby najbardziej wymagających gości. Mamy tu bowiem nie tylko doskonałą infrastrukturę sanitarną z prywatnymi łazienkami, restaurację, salę zabaw dla dzieci czy doskonale przygotowaną narciarnię, ale też łaźnię dla psów, serwis śniadaniowy i cały kompleks SPA & Wellness z basenami wewnętrznym i zewnętrznym. Ceny zaczynają się od 30 euro za parcelę.

Skok w bok

Z Austrii mamy niedaleko do Szwajcarii, a tuż przy granicy obu tych krajów leży słynny ośrodek narciarski Flims LAAX Falera. Słynie on nie tylko z doskonale przygotowanych stoków, ale też z licznych skiparków i hali treningowej, gdzie amatorzy akrobacji mogą ćwiczyć układy w bezpiecznych warunkach „na sucho" przed przeniesieniem ich na przeszkody terenowe w naturze.



Almenwelt Lofer – Salzburger, Austria

eprasa.pl 6757ebb9d5



Madonna di Campiglio – Trentino, Włochy

TCS Camping Flims to idyllicznie położony kemping z bajecznym widokiem na góry, zapewniający wszystkie potrzeby turystów. W obiekcie znajdziemy wszystkie niezbędne udogodnienia w postaci camper service, przyłącza do prądu, pełne sanitariaty z miejscem do mycia naczyń i pralnią. Pięćdziesiąt metrów od kempingu jest przystanek, z którego darmowy skibus powiezie nas prosto na wyciąg.



Camping Flims, Szwajcaria

Dolce vita

Jeżeli jednak w zimowym caravaningu najbardziej kochamy włoską kuchnię, możemy przenieść się jeszcze dalej na południe, do królestwa pizzy i najlepszej kawy na świecie. Od lat jednym z najprężniej promujących się regionów Italii jest Trentino, które zaprasza gości bez względu na porę roku. Jednym z ośrodków narciarskich w tej okolicy jest Ski Area Folgaria Lavarone, oferująca aż 50 tras dostosowanych do wszystkich poziomów umiejętności, których łączna długość wynosi ponad 104 km. Trasy te charakteryzują się dużą różnorodnością wspaniałych widoków.

Doskonałą akomodację w tej okolicy zapewni nam Camping Essenza Alpina, znajdujący się zaledwie 1 km od centrum miejscowości Folgaria i 1,5 km od stoków Fondo Grande. Kemping

eprasa.pl 6757ebb9d5



Paganella – Trentino, Włochy

jest położony na stoku, a parcele na nim ułożone są schodkowo, co gwarantuje niezapomniane widoki wszystkim mieszkańcom. Nowoczesna infrastruktura zapewnia nam zaś wszystkie udogodnienia, o jakich możemy marzyć zimą na kempingu: doskonałe sanitariaty, pralnię, narciarnię, łaźnię dla psów, salę zabaw dla młodszych dzieci oraz Junior Club dla nastolatków, a nawet bike room, gdzie możemy bezpiecznie i komfortowo przechowywać rowery, które coraz częściej możemy spotkać zimą także na stokach! Ceny od 34 euro.

Jeżeli komuś zaś marzą się potężne i piękne Dolomity, mniej powszechnym i oczywistym miejscem będzie Paganella. Ośrodek na zboczach tej pięknej góry zapewnia nie tylko 50 km tras narciarskich, ale też zapierające dech w piersiach widoki na dolinę i leżące u stóp Paganelli Andalo. To właśnie w tym urokliwym miasteczku możemy się zatrzymać na kempingu będącym częścią Andalo Life – Family Activity Park. Kompleks ten to wielkie centrum aktywnej rozrywki dla całej rodziny, oferujące 26 typów aktywności latem, 11 zimą oraz siedem całorocznych. Znajdziemy tam parki rozrywki, aquapark, stadninę i boiska do najróżniejszych sportów. Obiekt dysponuje całorocznym kamperparkiem, na który składa się 65 parcel, oraz ma wszelkie najistotniejsze udogodnienia: prąd, gaz, pełny camper service oraz umywalnię naczyń i łazienki. Warto zapoznać się z ofertą całego obiektu, zwłaszcza jeżeli poszczególni członkowie rodziny mają różne pasje i preferują inne formy spędzania czasu niż jazda na nartach i desce – w Andalo Life każdy ma okazję robić to, co lubi! Cena za parcelę zimą to 18 euro plus koszt osobodoby.

Za miedzą

Dla tych, którym nie podoba się wizja dalekiego wyjazdu zimą, mamy alternatywę w postaci przeskoku na drugą stronę Tatr, do naszych słowackich sąsiadów. Ośrodek narciarski Tatrzańska Łomnica zachęca do skorzystania z atrakcji, jakie oferują Wysokie Tatry zimą. W okolicy znajdziemy dwa miejsca, w których możemy się zatrzymać. Pierwszy



Leharo Camping – Stará Lesná, Słowacja

eprasa.pl 6757ebb9d5

z nich, Leharo Camping położony w Starej Leśnej, funkcjonuje zimą na zasadach kamperparku. Obiekt zapewnia więc prąd i pełny camper service, jednak dodatkowa, typowo kempingowa infrastruktura jest niedostępna. Co więcej, wymagana jest wcześniejsza rezerwacja, bowiem zimą recepcja funkcjonuje w ograniczonym zakresie. Koszt postoju to 25 euro od pojazdu.

Drugą opcją jest pobyt na terenie kempingu przy hotelu Tatranec, który również funkcjonuje zimą na zasadzie kamperparku, gdzie zapewnione mamy podstawowe usługi, by zamieszkać w kamperze lub przyczepie. Według podanego cennika pobyt dwóch osób w kamperze to 15 euro, jednak dodatkowo należy doliczyć prąd za 6 euro i osobno camper service, każdorazowo 7 euro.



Camperstop Restart Zone 82 – Pamporovo Ski Resort, Bułgaria

Zupełnie niebanalnie

Dla znudzonych popularnymi kierunkami, bywalców, którzy byli już wszędzie w Alpach i Tatrach, mamy na zakończenie absolutnie nietypowy kierunek – Bułgarię. Kraj ten kojarzy nam się przede wszystkim z wakacjami marzeń w czasach na szczęście minionych. W PRL bułgarskie wybrzeże Morza Czarnego było jedynym, o jakim my, mieszkańcy krajów zza wschodniej kurtyny, w ogóle mogliśmy marzyć. Po przemianach ustrojowych wszyscy rzucili się na zakazany dotąd Zachód. Tymczasem w Bułgarii nie dość, że baza kempingów rozwija się wyjątkowo dynamicznie, to mówimy nie tylko o wypoczynku letnim, ale też zimowym. Kraj ten bowiem inwestuje również w ośrodki narciarskie. Do najszybciej rozwijających się należą obecnie Borovec, Pamporovo i Bansko. Nie dość, że obiektów kempingowych jest coraz więcej, to powszechną praktyką jest też zatrzymywanie się kamperami pod wyciągami, co u nas jest niekoniecznie mile widziane. Poza ośrodkami narciarskimi w okolicy znajdziemy też liczne termy. Co więcej, w Bułgarii znajdziemy już siedem kempingów z własnymi basenami SPA, a kolejne trzy są w budowie, co sprawia, że kraj ten staje się numerem jeden w regionie w turystyce kempingowej SPA.

Wyjazd na narty w bułgarskie góry jest doskonałą alternatywą nie tylko dla Alp, ale także dla polskich gór również z ekonomicznego punktu widzenia. Ceny w tej części Europy są jeszcze wyjątkowo konkurencyjne. Ceny na jednym z najlepszych kempingów ze SPA, mającym doskonałe opinie na portalu park4night i uznawanym za jeden z najdroższych, to 125–165 zł za dobę.

Miejsc do uprawiania zarówno narciarstwa, jak i caravaningu równocześnie jest pod dostatkiem. Co więcej, można dobrać kierunek nie tylko do zasobności portfela, ale też do preferencji pobytowych i pod kątem dodatkowych atrakcji. W Polsce wciąż jeszcze wyjazd kamperem na narty postrzegany jest jako akt odwagi czy wręcz szaleństwa, a co najmniej ekstrawagancja, podczas gdy za granicą jest to nie tylko możliwość przedłużenia sezonu caravaningowego, ale też sposobność zaoszczędzenia całkiem sporych kwot, bo kemping zawsze wychodzi taniej niż kwatera czy hotel. Różnice się zacierają, gdy postawimy na pobyt na kempingu o wysokim standardzie z bogatym wachlarzem usług dodatkowych, jednak wciąż cena takiej akomodacji pozostaje bezsprzecznie konkurencyjna w porównaniu do hotelu o zbliżonym standardzie.

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

TRACKER FOTOWOLTAIKI

Aby wygenerować optymalną moc, promienie słoneczne muszą padać na płaskie panele fotowoltaiki możliwie pionowo. Zimą możemy dużo bardziej kompensować kąt padania skąpych promieni na powierzchnię Ziemi. Fani caravaningu ratują się mobilnymi systemami. Zmaksymalizowanie uzysków energii elektrycznej zapewniłyby systemy nadążne.



Wiele pojazdów kempingowych wytwarza energię elektryczną za pomocą dachowych modułów słonecznych. Te są umieszczone płasko na dachu. A gdyby tak zastosować system śledzący promienie słoneczne?

Rafał Dobrowolski

Dzięki zastosowaniu trackerów instalacja efektywnie śledzi ruch słońca, co pozwala na optymalne wykorzystanie promieniowania słonecznego przez cały dzień, zwiększając tym samym produkcję energii. Tracker (z ang. „track" oznacza śledzić) to nic innego jak ruchomy panel fotowoltaiczny, który ma możliwość przechylania i obracania, by podążać za naszą gwiazdą. Dzięki ciągłej orientacji paneli słonecznych trackery znacznie zwiększają przechwytywanie energii w porównaniu do instalacji stałych.

Dziś takie systemy nadążne są zarezerwowane prawie wyłącznie dla farm fotowoltaicznych. Projektowane są dla konkretnej lokalizacji, aby zmaksymalizować ekspozycję na słońce. W caravaningu wydają się nazbyt kosztowne, zbyt skomplikowane i niepotrzebne. Dużo przecież tańsze są tzw. walizki solarne czy po prostu składane moduły słoneczne, które wystarczy wyeksponować i zmieniać (co jakiś czas) ich orientację zgodnie z ruchem słońca, podczas gdy kamper czy przyczepa znajduje się w cieniu. Jednak caravaning to nie tylko

eprasa.pl 6757ebb9d5

dachy kamperów i przyczep kempingowych. To także boom na tiny house. To także kempingi i podobna infrastruktura, gdzie maksymalizacja wydajności stanowić może gwarancję autonomii energetycznej nie do przecenienia!

Tracker solarny wyróżnia się nie tylko większą wydajnością w porównaniu do nieruchomych konstrukcji PV. Jest tak, bo nawet przy dużym zachmurzeniu automatyka sterowania jest w stanie znaleźć optymalne położenie. Za sterowanie odpowiada tzw. zegar astronomiczny, natomiast bezpieczeństwo systemu zapewniają inteligentne czujniki oraz stacja pogodowa, która mierzy siłę i kierunek wiatru. Po przekroczeniu wartości krytycznych system wymusza automatyczne ustawienie paneli w preferowanej pozycji bezpiecznej. Na farmach system nadążny bywa wyposażony również w czujniki opadu śniegu. Zimą to walor nie do przecenienia, ponieważ w momencie wykrycia intensywnego opadu trackery PV przechodzą w tryb automatycznego odśnieżania paneli i ustawiają konstrukcję pod kątem umożliwiającym zsunięcie z niej śniegu.

Kiedy z nadejściem zimy zaczynamy odczuwać deficyt słońca, chętnie byśmy zainwestowali w dodatkowe panele dachowe. Albo w system śledzenia.

Nawet 2,5-krotny wzrost efektywności

Badania wykazały, że trackery słoneczne mogą zwiększyć produkcję energii nawet o 25–35%. To wyniki dla instalacji naziemnej. Jeszcze większą efektywność wykazała firma, która specjalizuje się w projektowaniu rozwiązań autonomicznych dla fanów caravaningu. Mowa oczywiście o ruchomych panelach dachowych do kamperów.

– Codzienna wydajność zależy od lokalizacji, pory roku i pogody. Z całą pewnością największe zyski z systemu śledzenia odnotujemy zimą. Zimowy wzrost energii jest niebagatelny, bo nawet 2,5-krotny! Dzieje się tak, ponieważ zimą możemy dużo bardziej kompensować kąt padania skąpych promieni na powierzchnię Ziemi – tłumaczą specjaliści z firmy Roboteos.

Wspomniana firma technologiczna z siedzibą w Południowej Kalifornii przekonuje o zaletach tego typu rozwiązania wśród fanów caravaningu. Opracowana technologia oczekuje na patent. Jej zaletą są duże kąty nachylenia i automatyczne śledzenie słońca. Wada? Skomplikowana konstrukcja i cena – dość powiedzieć, że najbardziej zaawansowany moduł to wydatek 5440 dolarów amerykańskich (ok. 5 tys. euro).

Śledzące moduły słoneczne firmy Roboteos to dwa rozwiązania. Najdroższy jest system Heliotrope (dwuosiowy). Ma moc 400 W, ale dzięki nieograniczonej orientacji w dwóch osiach odpowiada modułowi na stałe umocowanemu w poziomie o mocy 1000 W. Po zaparkowaniu kampera Heliotrope obraca się o 360 stopni jak satelita, zapewniając optymalną ekspozycję na słońce niezależnie od orientacji pojazdu (maksymalny kąt wychylenia modułu to 40°). Całość waży 54 kg i według zapewnień producenta pozwala z zapasem wytworzyć energię elektryczną – to aż 4 kWh/dzień. Dużo tańszy ma być moduł wychylany w jednej osi. Solotrope ma te same wymiary (55 x 59 x 6 cali / 1,4 m x 1,5 m x 15 cm) i też składa się z ogniw SunPower Monocrystalline o mocy wyjściowej 400 W (2 x 200 W). Prócz niższej ceny jest też wiele lżejszy. Taka instalacja na dachu to dodatkowy balast 20 kg. Obie propozycje po rozłożeniu są w stanie wytrzymać wiatr o prędkości do 40 km/h. W obu produktach za wychylanie paneli odpowiadają serwomechanizmy sprzężone z czujnikiem GPS, by automatycznie zmieniać nachylenie, począwszy od pierwszych sygnałów dla azymutu wschodniego.



Na razie to właśnie mobilne systemy fotowoltaiczne stanowią remedium i uzupełnienie instalacji fotowoltaicznej zamontowanej na stałe w kamperze

Nie tylko za oceanem

Co prawda na targach Caravan Salon 2024 nie udało się nam znaleźć dostawców tego typu rozwiązań. Na razie są domeną rynku amerykańskiego i australijskiego, by wspomnieć firmę TerrSat. Czy aby tylko? Brytyjczycy zwykli narzekać na pochmurne niebo. Poszliśmy tym tropem i okazuje się, że także znana w branży caravaningowej firma Oyster pracuje nad integracją fotowoltaiki z trackerami, a w pierwszym rzędzie korzystają z tego dobrodziejstwa fani caravaningu na wyspach! Znana z systemów satelitarnych dla pojazdów kempingowych opracowała rozwiązanie pod nazwą Oyster SunMover. To 75-watowy moduł panelu słonecznego, zamontowany na kompaktowym, zmechanizowanym systemie obrotu i pochylania, ze sterowaniem GPS dla maksymalnej energii słonecznej przez 365 dni w roku. Jak zapewniają pomysłodawcy, Oyster SunMover osiąga wydajność równą trzem pojedynczym poziomym panelom słonecznym o mocy 75 W (na podstawie pomiarów porównawczych prowadzonych przez rok w Londynie). Co ciekawe, automatyka

eprasa.pl 6757ebb9d5







Największą wadą systemów śledzących jest skomplikowana konstrukcja i cena. Na zdjęciu amerykańska propozycja Heliotrope i europejska Oyster SunMover

śledząca pochłaniać ma mniej niż 1% uzyskanej w ten sposób energii elektrycznej. Złożony panel (o wymiarach: 77,5 x 68,0 x 3,5 cm) ma wysokość ok. 17 cm, a taki moduł waży ok. 24 kg.

Zimą słońce zawsze znajduje się nisko nad horyzontem, co oznacza bardzo ograniczoną efektywność dachowych paneli pojazdów kempingowych. A co z pionowymi instalacjami, które montuje się coraz częściej na balkonach? Wzmocnij się o 60% – tak reklamuje swój system balkonowy firma EcoFow. EcoFlow Single Axis Solar Tracker umożliwia każdemu apartamentowi i balkonowi osiągnięcie niezależności energetycznej przy użyciu minimalnej przestrzeni.

Dzięki automatycznemu śledzeniu kąta bezpośredniego światła słonecznego od 10 do 85 stopni na jednej osi pomaga zmaksymalizować wykorzystanie energii odnawialnej. Jak czytamy, zyski ze śledzenia jednoosiowego wahają się od co najmniej 60% do 146% w porównaniu z instalacją pionową, niezależnie od zakresu azymutu południowy wschód – południowy zachód. Pytanie: co stoi na przeszkodzie, by wykorzystać je na potrzeby kampera/przyczepy kempingowej?

– Mikroinwerter PowerStream, tak jak każdy falownik, nie będzie pracował, jeśli nie będzie żadnego inputu z sieci. Także zamontowany w kamperze mikroinwerter albo nie będzie pracował, albo będzie pobierał energię z akumulatorów, więc nie jest to optymalny sposób. Przy tego typu improwizowanej instalacji polecałbym stację zasilania – mamy jedno urządzenie, które obsługuje panele PV, jest magazynem i dystrybucją prądu – studzi pokusy Magda Teresa Partyka z EcoFlow Inc.

– Co do trackera jednoosiowego na kamperze – nie widzę przeciwwskazań przed takim zastosowaniem, ale również wymagane tutaj będzie customowe zamontowanie go przez wyspecjalizowaną firmę, żeby np. był zabezpieczony na czas jazdy i można było go wtedy dogodnie wyłączyć – radzi ekspertka.

Dodajmy, że ów produkt wyposażony jest w czujnik deszczu i światła, a oprócz trybu wyszukiwania słońca i „omijania" pobliskich drzew lub budynków rzucających cień skrywa tryb wyłączania podczas ostrzeżeń o deszczu lub tajfunie (poziom tajfunu 6).

Czas pokaże, czy te i inne rozwiązania przyjmą się wśród posiadaczy domów na kołach. Skądinąd znajdziemy przykłady eksperymentów z markizami zintegrowanymi z panelami słonecznymi, acz ograniczeniem dla takich aplikacji mogą być po prostu opady śniegu.



Pionowe, bo balkonowe panele fotowoltaiczne stanowią ciekawy punkt wyjścia dla poszukujących wydajnych instalacji

Fot. R. Dobrowolski i materiały: EcoFlow Inc., Oyster, Roboteos

eprasa.pl 6757ebb9d5

SUPER PROMOCJA DLA CZYTELNIKÓW PC I KLIENTÓW BC







eprasa.pl 6757ebb9d5

SKUTECZNA WALKA Z WILGOCIĄ CZY TO MOŻLIWE?



Problemy związane z wilgocią w zimowym caravaningu zawsze były i są udręką użytkowników przyczep i kamperów. Nie chodzi tu o wilgoć, która wskutek usterek niepostrzeżenie dostaje się w struktury ścian pojazdu, siejąc po czasie spustoszenie, ale o tę związaną z fizyką i naszą fizjologią.

Marcin Turko

Kojarzysz mokre od wewnątrz okna i lejące się z nich strużki wody o poranku? Kondensacja to problem, który musimy mieć pod kontrolą.

Ale jak to, mam suchy pojazd, a na ścianach woda?

Marzeniem każdego caravaningowca jest mieć pojazd szczelny i suchy, to bowiem nasz drugi dom, ale by utrzymać go w należytym stanie, trzeba stawić czoło wielu problemom, które mogą powodować szkody i stwarzać dyskomfort w użytkowaniu. Motywem przewodnim tego artykułu jest właśnie kondensacja pary wodnej, która jest powszechnym problemem nie tylko podczas zimowych wyjazdów. Z naturalnym gromadzeniem się wilgoci na ścianach i oknach zderzymy się równie często wiosną i jesienią, gdy temperatura otoczenia jest dużo niższa niż we wnętrzu pojazdu. Najważniejsze jest, aby tematu nie bagatelizować i wiedzieć, jak minimalizować to zjawisko.

Skąd się bierze kondensacja?

Wróćmy do zajęć z fizyki. Kondensacja to zjawisko spowodowane różnicą temperatur między powietrzem a powierzchnią. Efektem jej występowania są kropelki wody pojawiające się w różnych miejscach wspomnianej powierzchni. Jeżeli w przyczepie kiedykolwiek na wewnętrznej stronie okna czy gdzieś w szafkach pojawiły się takie skropliny, było to omawiane właśnie zjawisko. Przyczepy kempingowe i kampery to bowiem niewielkie, zamknięte przestrzenie, które w wyniku wahań temperatury i niewystarczającej wentylacji są na nią niemal skazane. Głównymi sprawcami występowania kondensacji jest temperatura i wilgoć w powietrzu, wygenerowana np. gotowaniem, kąpielą pod

eprasa.pl 6757ebb9d5

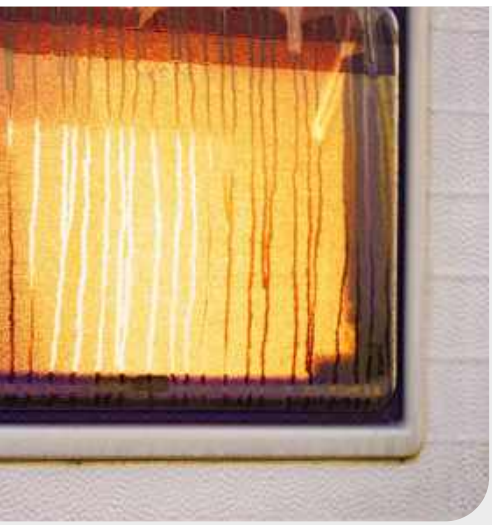
prysznicem, suszeniem mokrej odzieży, a nawet oddychaniem. Przyjmuje się, że człowiek podczas oddychania traci poprzez płuca około 600 ml wody dziennie, czyli około 25 ml/h. Jeżeli w pojeździe jest nas więcej, ilość ta będzie odpowiednio zwielokrotniona. Przy dwóch osobach będzie to ponad litr wody w powietrzu na dobę! „Pierwsze skrzypce" kondensacji gra temperatura wnętrza pojazdu, ponieważ im powietrze jest cieplejsze, tym więcej wrogiej nam wilgoci może utrzymywać. Dlaczego tak ważne jest, aby minimalizować to zjawisko? Niekontrolowana kondensacja czy wręcz strużki wody cieknące po wewnętrznych powierzchniach mogą doprowadzić do zastoju wody w zakamarkach zabudowy, a w konsekwencji szkód w meblach, poszyciu pojazdu czy rozwoju pleśni.

Jakie panaceum?

Wyeliminowanie jej jest praktycznie niemożliwe, ale można powziąć środki, które ją znacznie zminimalizują. Przede wszystkim pojazd należy wietrzyć, wietrzyć i jeszcze raz wietrzyć. Sprawna i wydajna wentylacja zmniejsza poziom wilgotności w pojeździe, zatem to jest podstawa, a sprawny przepływ powietrza będzie w tej walce najskuteczniejszy. Wielu użytkowników chwali sobie tzw. wietrzenie szokowe, czyli trwające kilka minut otwarcie drzwi i okna na pełną szerokość. Można pomyśleć, że będzie to sporą stratą energii zużytej do nagrzania wnętrza, jednak pamiętajmy, że wszystkie struktury wewnątrz już są ogrzane, zatem wyrównanie temperatury będzie dużo szybsze niż grzanie pojazdu od tzw. zera. Błędem nie będzie utrzymywanie stałej temperatury wnętrza i mniej radykalne wietrzenie. Okna w pojazdach kempingowych mają możliwość rozszczelnienia (mikrowentylacji) i tym samym uzyskania swobodnego przepływu powietrza, ale niegenerującego zbytnich strat ciepła. Osiągniemy pewien sukces, gdy uda się utrzymywać we wnętrzu pojazdu stałą temperaturę na poziomie około 20°C. Kolejnym sposobem na wilgoć w powietrzu jest używanie wentylatorów wyciągowych podczas gotowania lub kąpieli pod prysznicem. Warto również zadbać o wytarcie kabiny i ścian pomieszczenia po kąpieli. Kondensacja pary wodnej w łazience będzie zapewne widoczna na lustrze, ale na okleinie ścian już niekoniecznie, a osiadła tam na pewno! Co gorsza, para wodna kondensuje się bardzo często w górnych szafkach. To słabiej wentylowane miejsca pojazdu, zazwyczaj wypełnione odzieżą, wymagają więc zwiększonej uwagi, zwłaszcza w narożnikach. Warto regularnie to sprawdzać. Karkołomnym podejściem byłoby pozostawienie szafek otwartych, dlatego na czas między kontrolami wzrokowymi pomocne będą pochłaniacze wilgoci. Zimowy caravaning nierzadko połączony jest ze sportami. Po szaleństwie na nartach czy sankach nieuniknioną czynnością jest suszenie odzieży. Ciepłe wnętrze pojazdu zachęca, aby rozwiesić odzież i w ten sposób dość szybko wysuszyć. Niestety jest to najprostsza droga do spowodowania bardzo dużej wilgotności we wnętrzu. Do tego celu lepiej wykorzystać dedykowane temu pomieszczenia na kempingu (jeśli są dostępne). Utrapieniem w kamperach są strugi wody na szybach szoferki. Użycie zwykłej ściągaczki spowoduje, że woda i tak znajdzie się na kokpicie, zaś wycieranie ścierką zmusza do jej osuszenia. Tutaj najszybszym sposobem pozbycia się czasem i 100 ml wody jednocześnie jest np. odkurzacz do szyb.

Jak dbasz, tak masz

Kondensacja w pojazdach kempingowych może stanowić dość spory problem, który może zniechęcać do tej formy wypoczynku w chłodniejsze pory roku, ale nie należy się zrażać. Będąc świadomym powstawania kondensacji i wdrażając odpowiednie środki zapobiegawcze, można nad nią panować, utrzymując wnętrze pojazdu suche nawet w niesprzyjających na zewnątrz warunkach. Najważniejsze jest stałe kontrolowanie oznak gromadzenia się wilgoci i natychmiastowe działanie.



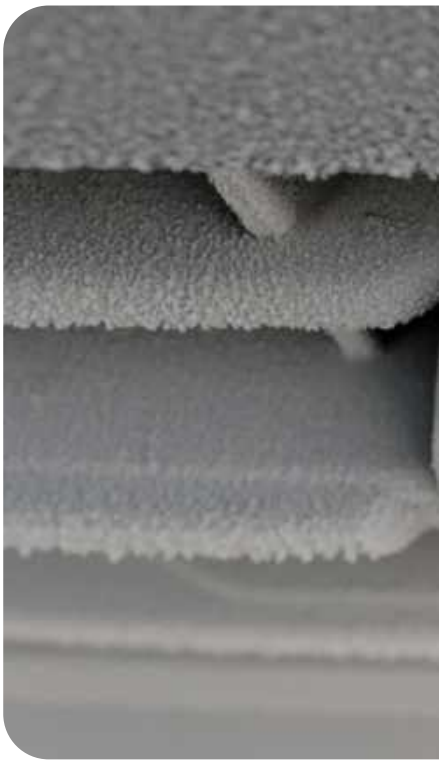
Sprawdzone sposoby na zminimalizowanie wilgoci w przyczepie lub kamperze

- Zadbaj o wentylację w pojeździe
- W miarę potrzeb zastosuj wietrzenie, otwierając okna
- Stosuj mikrowentylację w oknach
- Ogrzewaj wnętrze tak, aby utrzymywać stałą temperaturę
- W czasie kąpieli otwórz okno dachowe lub stosuj wentylator wyciągowy, jeśli jest
- Po kąpieli osusz kabinę i ściany. Nie czekaj, aż same wyschną
- W czasie gotowania otwórz lub uchyl okno kuchenne. Stosuj wentylator wyciągowy, jeśli jest
- W miarę możliwości podczas gotowania przykrywaj garnki pokrywkami
- Unikaj suszenia ubrań wewnątrz pojazdu
- Kontroluj wnętrza szafek, sprawdzając, czy na ścianach nie gromadzi się wilgoć
- Warto stosować pochłaniacze wilgoci lub osuszacze. Wodę z szyb szoferki w kamperze skutecznie usuniemy odkurzaczem do szyb

eprasa.pl 6757ebb9d5

STRATEGIA ZAOPATRZENIA W PROPAN

JAK TO ZROBIĆ?



Zimowy caravaning, któremu poświęcono znaczną część tego wydania magazynu, jest doskonałym sposobem na urlop, ale stawia nam też sporo wyzwań. Wiąże się z nim nie tylko konieczność technicznego przygotowania pojazdu do zimowych warunków drogowych, inwentaryzacja odzieży czy wykonanie serwisu sprzętu narciarskiego.

Marcin Turko

Sprawnie działające ogrzewanie kampera lub przyczepy to podstawa komfortowego wypoczynku, dlatego istotny może być rodzaj gazu, jaki zabierzemy ze sobą w butlach. Niby drobiazg, ale przy większych mrozach niezwykle istotny.

Dlaczego propan zamiast mieszanki?

Gaz w butlach jest popularnym paliwem stosowanym do zasilania urządzeń w większości pojazdów kempingowych. Z reguły butle zawierają mieszankę gazów propanu i butanu, znanej również jako LPG (Liquefied Petroleum Gas). Mieszanka propan-butan jest łatwo dostępna i dosyć uniwersalna, ponieważ łączy właściwości obu tych gazów. Butan charakteryzuje się wyższą temperaturą wrzenia, która wynosi ok. 0,5° Celsjusza, natomiast propan osiąga ją dopiero przy temperaturze -42° Celsjusza. To pozwala na dość szerokie zastosowanie, ale trzeba mieć świadomość, że używanie mieszanki przy niskich temperaturach otoczenia może spowodować zmniejszenie jej efektywności. Przyczyna jest prosta – butan przestaje parować. W momencie rozprężania się gazu następuje znaczny spadek temperatury i na metalowych elementach instalacji pojawia się szron. Będzie to widoczne tym bardziej podczas użytkowania instalacji w bardzo niskiej temperaturze. Jeżeli kiedykolwiek

eprasa.pl 6757ebb9d5



W Polsce propan rozprowadzany jest w butlach stalowych, które można wymieniać w rozlewniach. Ponadto mamy do wyboru popularne w caravaningu butle w następujących sieciach sprzedaży:

▶ AmeriGas



Butla stalowa
tara: 11 kg
pojemność: 11 kg propanu
lub propan-butanu
wysokość – 595 mm



Butla kompozytowa
Dom Light
tara – 6,8 kg
pojemność – 10 kg propanu
wysokość – 539 mm



Butla stalowa Nano w plastikowej obudowie z materiału Twintex
tara – 6,5 kg
pojemność – 8 kg propanu
wysokość – 507 mm

▶ GreenGas



Butla kompozytowa
GreenGas Light
tara – 5,3 kg
pojemność – 10 kg propanu
wysokość – 571 mm

zirytowała Was sytuacja z niedziałającym ogrzewaniem, a w schowku z butlami zauważyliście szron na butli czy elementach instalacji, to – opisując w najprostszych słowach – mieszanka nie dała rady. Propan odparował szybciej, ponieważ kilkunastostopniowy mróz nie zmieniał jego właściwości. Poniżej -0,5°C butan pozostał nieruszony. Zdarza się, że w butli z mieszanką zostaje sam butan, który sprawia złudne wrażenie, że coś w niej jest, a mimo to ogrzewania nie uruchomimy. Posiadanie grzałki do ogrzewania reduktora lub ogrzewanie schowka z butlami na pewno zminimalizuje to przykre zjawisko.

Propan w butlach to zdecydowanie lepszy wybór na zimę

Jadąc mroźną zimą na kemping, nie warto ryzykować zabierania mieszanki. Pewniejszy i bezpieczniejszy będzie propan, zwłaszcza gdy jedziemy z małymi dziećmi i nie możemy pozwolić sobie na przerwy w ogrzewaniu wnętrza, gdy zderzymy się z wyżej opisanym zjawiskiem. Jak nabyć takie butle? Propan w Polsce nie jest dystrybuowany w tak szerokim zakresie jak mieszanka propan-butan, dlatego mimo i tak polepszającej się sytuacji ofertowej trzeba sobie zadać pewien trud, aby go znaleźć i kupić lub wymienić butle.

Gdzie znajdziemy w ofercie czysty propan?

Pod koniec 2024 r. dostępność butli z czystym propanem deklaruje AmeriGas, którego turyści zapewne kojarzą z popularnych w caravaningu butli Nano oraz Dom Light, zawierających odpowiednio 8 i 10 kg tego gazu. Wspomniane butle dostępne są na stacjach benzynowych BP i Shell, ale mimo iż ich sieć jest imponująca, warto telefonicznie sprawdzać dostępność, zanim ruszymy z wymianą. W dalszym ciągu popularne, 11-kilogramowe stalówki wiodą prym, a lekkie butle z propanem bywają na stacji w liczbie kilku sztuk lub nie ma ich wcale.

Kolejnym dostawcą jest GreenGas, który swoje kompozytowe butle z propanem dystrybuuje w 11 oddziałach na terenie całego kraju. Czysty propan można również kupić w wielu rozlewniach gazu, jednak tu znów górę biorą ciężkie butle stalowe.

eprasa.pl 6757ebb9d5

A gdyby tak zatankować propan do gasbanka?

Gasbank, czyli butla gazowa wyposażona w zawór ograniczania napełniania do 80% (OPD), wydaje się doskonałym wynalazkiem. To jest w zasadzie zbiornik, tyle że mobilny, a znajdujący się w nim gaz nie służy do zasilania pojazdów samochodowych przystosowanych technicznie do zasilania tym paliwem... To skutecznie wypromowana kilka lat temu w Polsce seria produktów, dzięki którym sporo caravaningowców oszczędza znaczną ilość środków finansowych, mniej lub bardziej świadomie tankując do nich LPG na stacjach benzynowych, udając przy tym, że ów kamper, a nawet przyczepa kempingowa toczy się dzięki tejże mieszance. Szeroki to temat, którego branża broni jak niepodległości, dlatego wróćmy do propanu, który co prawda da się zatankować do gasbanka, ale nie jest to wszędzie takie oczywiste. Jako posiadacz tej butli muszę przyznać, że zatankowanie jej w sposób transparentny i legalny w pobliskiej rozlewni nie sprawia najmniejszego problemu, ale zdarzyło się w innych punktach wykonujących taką samą działalność, że pracownicy odmawiali napełnienia, zasłaniając się ofertą propanu w butlach stalowych dostępnych wyłącznie na wymianę. Zatem pozyskanie propanu do własnego gasbanka jest raczej loterią, a czasem zależy od dobrej woli obsługi. Swoją drogą przepisy nie nadążają za wynalazcami – to przecież kuriozalne, że sprzedaje się certyfikowany produkt, którego napełnienie często wymaga lawirowania między paragrafami. Rozlewnie i dystrybutorzy powinni mieć świadomość istnienia takiego produktu, mieć o nim wiedzę i go obsługiwać, a tak nie jest. Zresztą nie tylko w Polsce.

Słupek z gazem. Koło ratunkowe na wybranych kempingach

Stała instalacja gazowa na kempingach to niezbyt często widywana funkcjonalność. Naturalnie najczęściej spotkamy się z taką ofertą w miejscach dobrze prosperujących podczas okresu zimowego. Co to w ogóle jest?

Możliwość podpięcia się do zewnętrznego źródła gazu na kempingu to doskonała alternatywa i panaceum na stres związany z ewentualnym brakiem gazu w butli podczas wypoczynku. Sposoby na podłączenie do gazu w słupku są różne. Ten prostszy polega na poprowadzeniu miękkiego węża gazowego od słupka do schowka z butlami. Następnie już tylko pracownik kempingu łączy wąż z naszym reduktorem w miejscu, gdzie na co dzień wpina się do niego butlę. Drugim sposobem jest wpięcie węża ze słupka z gazem do gniazda ze złączem w ścianie naszego pojazdu. Niestety sposób na takie zasilanie nie jest rozwiązaniem tańszym od gazu z butli. Zużycie rozliczane jest za każdy metr sześcienny, zgodnie ze wskazaniami licznika, lub płacimy ryczałt za dobę. W chwili przygotowywania materiału dobowy koszt użytkowania gazu na jednym z austriackich kempingów wynosił 9 euro. Z kolei rozliczenie metra sześciennego gazu na przykładowym obiekcie we Włoszech to wydatek 10 euro. Tanio nie jest, ale może są to pieniądze warte komfortu i świętego spokoju, gdy planujemy dłuższy pobyt?



Fot. Tomasz Skup

Podłączenie do instalacji gazowej na kempingu to dobra alternatywa na dłuższy zimowy pobyt



Złączka zapewniająca wpięcie do instalacji przyczepy dostarczona przez obsługę kempingu

PORÓWNANIE GAZÓW

Propan

ZALETY:

- Zachowuje swoje właściwości w niskich temperaturach
- Wyższa temperatura płomienia niż mieszanka propan-butan

WADY:

- Wyższa cena od mieszanki propan-butan
- Mniejsza dostępność w butlach

Propan-butan

ZALETY:

- Niższa cena niż propan
- Bardzo duża dostępność butli niemal w każdym zakątku kraju

WADY:

- Traci możliwość odparowania w bardzo niskich temperaturach
- W celu odpowiedniego odparowania butanu butle lepiej przechowywać w ogrzewanym schowku

eprasa.pl 6757ebb9d5

ZADBAJ O BEZPIECZEŃSTWO
PRZEGLĄD GAZOWY U PROFESJONALISTÓW

Świat caravaningu się zmienia. Kolejni producenci kamperów wprowadzają do oferty pojazdy bez gazu. O ile jednak ogrzewanie łatwo zastąpić dieslem, a lodówkę zasilić prądem, o tyle jednak w kuchni indukcja nie zawsze sobie poradzi – szczególnie jeśli lubimy podróżować na dziko. Dlatego mimo „bezgazowych" trendów prezentowanych na targach w Düsseldorfie i Poznaniu wciąż w świecie caravaningu to gaz dzierży palmę pierwszeństwa w kategorii źródeł zasilania naszych domów na kołach.



Firma Kampery Suwałowski oferuje profesjonalny serwis kamperów i przyczep kempingowych. Profesjonalny przegląd instalacji gazowej to tylko jedna z wielu usług

Bo gaz w kamperze, o ile tylko odpowiednio o instalację dbamy, był, jest i będzie bezpieczny, niezależnie od wieku kampera. Kluczowa jest jednak właśnie ta dbałość. Regularne przeglądy instalacji gazowej to minimum. Gdzie je robić? Zdecydowanie u firm, które zajmują się tym profesjonalnie i posiadają odpowiednie certyfikaty.



Szkolenie dla pracowników firmy Kampery Suwałowski

Do takich podmiotów dołączyła w niedawnym czasie firma Kampery Suwałowski. Jej serwisanci przeszli odpowiednie szkolenia z przeglądów gazowych zgodnych z normami G607 oraz EN 1949.

Wspomniane normy należą do najbardziej rygorystycznych w Europie. Aby pojazd uzyskał ważną przez dwa lata naklejkę potwierdzającą sprawność instalacji gazowej, w niektórych modelach serwisanci muszą wymieniać część elementów. W tym przypadku jednak nie czas myśleć o oszczędnościach. Warto podkreślić, że normy te są ważne oczywiście ze względów bezpieczeństwa, ale także po to, by bezpiecznie podróżować poza granicami.W różnych krajach europejskich obowiązują zróżnicowane przepisy dotyczące badań potwierdzających szczelność układu gazowego oraz bezpieczeństwo jego użytkowania. Normy, oparte na wytycznych niemieckiego TUV, są gwaranacją nie tylko spokojnego wypoczynku, ale też uniknięcia mandatów czy zakazu wjazdu.

suwalowski.com

eprasa.pl 6757ebb9d5

PRZYNAJMNIEJ RAZ W ROKU

Gaz jest zawsze trujący. Wystarczy chwila, by stał się źródłem pożaru i w kilkadziesiąt sekund strawił cały dom na kołach. Tymczasem przegląd szczelności instalacji realizujemy raz na rok. Choć są i tacy, którzy uważają taką procedurę za zbędny wydatek.



Przykład domorosłej samoróbki klienta – taka instalacja nie przejdzie oczywiście badań szczelności

Nadal wśród braci caravaningowej pokutuje pobłażanie w kwestii bezpieczeństwa pokładowej instalacji gazowej. W Polsce przeglądy gazowe jak na razie nie są obowiązkowe. W krajach europejskich bywają wymagane – inaczej nie wjedziemy na kemping. A to o tyle istotne, że wielu z nas podróżuje przez cały rok pojazdami kempingowymi. Czy zatem regularnie jeździmy na przegląd szczelności gazu lub przegląd roczny zabudowy? To pytanie zadał swoim klientom punkt serwisowy CamperNiki z Knurowa.

– Regularnie prowadzimy przeglądy serwisowe dla naszych klientów. Wiemy, że część z nich dba o swoje bezpieczeństwo, jednak wciąż wielu twierdzi, że nie jest to niezbędna czynność – przybliża pomysł na swoistą ankietę Nikola Pieczka z firmy CamperNiki.

– Usłyszeliśmy różne odpowiedzi, jednak najczęściej przewija się pogląd typu: szkoda mi pieniędzy na ten zbędny wydatek; gaz z butli nie jest tak trujący – po prostu nie unosi się (sic!), więc nie zagraża w zabudowie kampera czy przyczepy kempingowej. Pomijając ostatnią z wypowiedzi, doprawdy nie da się obronić argumentu o chęci oszczędzania, skoro robiąc przegląd raz na rok, mamy gwarancję spokojnego snu przez dwa lata. Przez tak długi czas wiemy, co użytkujemy. A niestety wciąż odwiedzają nas fani caravaningu, których instalacje gazowe to proszenie się o problemy.

eprasa.pl 6757ebb9d5



Przynajmniej raz w roku warto poddać kontroli to, co decyduje o naszym bezpieczeństwie. Przypadki ku przestrodze znajdziemy na witrynie www.camperniki.pl lub na Facebooku





Pożar? Wybuch? Zatrucie dwutlenkiem węgla? O niefrasobliwości użytkowników świadczą przypadki instalacji dziurawej jak szwajcarski ser – dosłownie tak zdegradowane bywają rurki dostarczające gaz z butli. Ale i jest tak, że za reparaturki biorą się tzw. złote rączki, więc zamiast węży z atestami i odpowiednimi nakrętkami odpornymi na ciśnienie stosują zupełnie przypadkowe części i zaciski.

– Usuwając tego typu patenty, za każdym razem proponujemy montaż reduktora z CrashSensorem, który gwarantuje reakcję podczas nieszczelności, a podczas kolizji pojazdu kempingowego odcina całkowicie przepływ gazu – dodaje Sebastian Pieczka, szef serwisu CamperNiki z Knurowa.

– Za każdym razem taki montaż obejmuje sprawdzenie szczelności całej instalacji gazowej na wszystkich łączeniach i przyłączach. Następnie sprawdzamy i czyścimy piec oraz palniki. A wtedy ku zaskoczeniu użytkowników odkrywamy, że cała instalacja działa tylko ze sprawnością rzędu 50% – tak bardzo potrafi być zabrudzona!

Profesjonalna usługa obejmuje także oczywiście kontrolę przyłączy butli. A skoro o szczelności mowa – taka wizyta stanowi okazję, by dokonać także przeglądu zabudowy. I tu usługa sprowadza się do pomiaru szczelności, tyle że higrometrem.

Fot. CamperNiki

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

BEZPIECZNA INSTALACJA FOTOWOLTAICZNA

Skoro fotowoltaika domowa może się zapalić, to jak wygląda rękojmia w przypadku instalacji na dachach domów na kołach? Czy rynek instalacji caravaningowych jest regulowany?

Rafał Dobrowolski

Samodzielny montaż warto traktować jako ostateczność i to przy założeniu, że osoba chcąca się tym zająć ma odpowiednią wiedzę i doświadczenie lub instalacja jest wybitnie mała i opiera się na przykład na zestawie składającym się z jednego modułu i bardzo precyzyjnej instrukcji montażu



Statystyki pokazują, że problem pożarów fotowoltaiki jest marginalny, a zagadnienie to w ogóle nie zostało podjęte w przypadku pojazdów kempingowych. Niemniej zawsze warto mieć świadomość potencjalnych źródeł zagrożenia i podjąć odpowiednie środki ostrożności. Jakie środki?

Za przypuszczalną przyczynę pożaru w 18% budynków mieszkalnych uznaje się „wady urządzeń i instalacji elektrycznych". W raportach straży pożarnej przewija się najczęściej winowajca w postaci przestarzałej instalacji elektrycznych w starych budynkach. To warta uwagi wskazówka, bo przecież niemało domów na kołach to wiekowe egzemplarze – gdy je wyprodukowano, fotowoltaika nie była produktem rynkowym. Na caravaningowym rynku pierwotnym pojazdów kempingowych mamy taką oto sytuację: używane kampery i przyczepy kempingowe powszechnie zyskują nowy standard autonomii, bo fani caravaningu samodzielnie lub zlecając taka usługę, wchodzą w posiadanie dachowych paneli PV.

Obciążenie instalacji elektrycznych – czy to w mieszkaniach, czy w pojazdach kempingowych – znacznie się zwiększyło na przestrzeni ostatnich lat, a sama instalacja nie wszędzie została wymieniona. W Europie odnotowuje się ponad 2 mln zdarzeń pożarowych rocznie i szacuje się, że ok. 30% z nich

eprasa.pl 6757ebb9d5



Monokrystaliczne ogniwa w wydaniu elastycznym to np. moduł o wymiarach 990 × 491 mm i mocy 100 W. Każdy taki elastyczny panel jest lekki (nawet tylko 1,4 kg waży model ASP100NH36S firmy ROYPOW) i przyklejany do poszycia, więc nie stawia takich oporów powietrza jak rozwiązanie mocowane w ramach i z dystansami montowanymi na poszyciu dachowym. To drugie rozwiązanie gwarantuje skądinąd lepszy przepływ powietrza i niższą temperaturę pracy

spowodowanych jest problemami z elektrycznością. Potwierdzają to statystyki oceny pożarów przeprowadzone w Niemczech, w latach 2002–2016, na podstawie ok. 15 tys. przeanalizowanych pożarów. 33% z nich zostało zainicjowanych przez problemy z elektrycznością, 9% wywołało przegrzanie, błąd ludzki odpowiadał za 17%, otwarty ogień za 3%, samozapłon – 2%, wykonywanie gorących prac – 3%, podpalenia – 9%, wybuchy – 2%, uderzenia piorunów – 0,3%, inne i nieustalone – 21%.

PV poruszająca się z prędkością autostradową

Aby cieszyć się autonomią swoich pojazdów kempingowych i zmniejszyć swój ślad węglowy, miłośnicy caravaningu często korzystają z fotowoltaiki zamontowanej na dachach kamperów i przyczep kempingowych. Instalacje typu off-grid są o tyle interesujące, że pozwalają na realizację pasji podróżniczych z pominięciem kempingów i przyłączy 230 V. Za każdym razem chodzi o to, by za dnia na tyle naładować baterie pokładowe (akumulatory komfortu), by po zmierzchu z użyciem przetwornicy napięcia zasilać pokładowe odbiorniki prądu.

Punktem odniesienia w kwestii ryzyka pożaru instalacji fotowoltaicznej mogą być badania prowadzone przez niezależne instytuty badawcze. Instytut Fraunhofer ISE podał oficjalne dane dotyczące ryzyka pożaru systemów fotowoltaicznych: prawie 0,006% systemów wywołuje pożar, powodując poważne szkody w trakcie ich eksploatacji. Oznacza to, że instalacja fotowoltaiczna nie jest bardziej niebezpieczna niż inne instalacje elektryczne. Jaka jest zatem różnica w porównaniu z konwencjonalnym ogniem? Cechą układu fotowoltaicznego jest to, że nie można go ot tak wyłączyć! Zwarcie może też nastąpić w panelach fotowoltaicznych, jeśli są słabej jakości, a także wówczas, gdy niewłaściwie dobrano zabezpieczenia elektryczne całego systemu. Złe wykonanie samej instalacji jest najczęstszą przyczyną powstania pożaru.

I tu pytanie: czy opracowanie przygotowane przez zespół ekspertów Stowarzyszenia Branży Fotowoltaicznej – Polska PV pt. „Bezpieczeństwo przeciwpożarowe instalacji PV – wytyczne w zakresie projektowania i wykonania" powinno być obowiązkową lekturą, gdy na dachu pojazdu kempingowego chcemy zamontować panele fotowoltaiczne? A może tylko niektóre fragmenty opracowania warto polecić – osobno fanom caravaningu i fachowcom, którzy na rynku aftermarket podejmują się usług instalacji PV na dachach kamperów i przyczep kempingowych?

– Dokument przygotowany przez specjalistów związanych z branżą PV pt. „Bezpieczeństwo przeciwpożarowe instalacji PV – wytyczne w zakresie projektowania i wykonania" dotyczy głównie instalacji budowanych na budynkach oraz na gruncie, lecz w pewnych aspektach może dotyczyć także instalacji budowanych na pojazdach – odpowiada Robert Maczionsek, wiceprezes ds. technicznych i szkoleniowych SBF Polska PV.

– Główna różnica to wielkość instalacji oraz jej odporność i zabezpieczenie przed uszkodzeniami. W przypadku instalacji na pojazdach instalacje fotowoltaiczne będą mniejsze oraz narażone na więcej czynników mogących je uszkodzić, przez co mogą zagrażać bezpieczeństwu. Najistotniejsze jest to, że budowa takiej instalacji powinna być powierzona firmie i ludziom działającym i mającym doświadczenie w tej branży (caravaning oraz fotowoltaika).

Wspomniane opracowanie koresponduje z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa pożarowego

eprasa.pl 6757ebb9d5



Panele fotowoltaiczne zmniejszają moc, gdy temperatura modułu wzrasta, a zwiększają, gdy temperatura maleje. Powinno się przyjąć, że instalacja dachowa rozgrzeje się nawet do 65 i więcej stopni Celsjusza

budynków. Dachy budynków i dachy pojazdów kempingowych to przecież dwa różne światy, bo jak w kontekście zagrożenia pożarowego należałoby uwzględnić klasę reakcji na ogień pokrycia dachowego?

Przyczynami pożarów są po prostu błędy

Powszechnie pojazdy kempingowe to tzw. sandwicz zabudowy (w środku styrodur lub styropian, a taka kanapka to aluminiowe czy żelkotowe poszycie na zewnątrz i najczęściej żelkotowe czy cienkie arkusze sklejki w środku pojazdu kempingowego), a w przypadku tzw. kampervanów po prostu seryjne, tj. blaszany dach furgonu.

– Montaż instalacji fotowoltaicznej, niezależnie od miejsca, powinien zakładać przestrzeganie pewnych zasad, które pozwolą maksymalnie ograniczyć lub wyeliminować zagrożenie pożarowe. Jest ich wiele, natomiast podstawowe to zachowanie minimalnej odległości generatora fotowoltaicznego od powierzchni, nad którą zostanie zainstalowany, wykorzystywanie złącz tego samego typu i tego samego producenta, odpowiednie prowadzenie okablowania, które eliminować będzie pętle indukcyjne, montaż modułów fotowoltaicznych w taki sposób, by wyeliminować naprężenia, oraz wiele innych – kontynuuje nasz rozmówca.

Słowem, nie ulegajmy przeświadczeniu, że każdy jest w stanie taką instalację wykonać, szczególnie na pojazdach, które po prostu wymagają skupienia większej uwagi na detalach.

Jakie zatem treści są warte uwagi fana caravaningu? Dokument, o którym mowa, jest spójnym zbiorem zasad, które obowiązują podczas projektowania i wykonywania instalacji fotowoltaicznych. Zdaniem naszego eksperta łatwiej będzie wskazać, które punkty najpewniej nie będą miały znaczenia w przypadku instalacji realizowanych na pojazdach. W samochodach kempingowych nie mają zastosowania rozwiązania techniczne w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się pożaru i ułatwienia prowadzenia akcji gaśniczej. Nie interesuje nas tu np. klasa odporności przegrody, przez którą przechodzą przewody elektryczne. Dla nas nie mają znaczenia rekomendowane maksymalne wymiary pojedynczego pola modułów PV oraz zalecane odstępy między nimi. Jest tak, ponieważ korzystamy z instalacji o relatywnie małej mocy, mniejszej od 6,5 kWp.

Warto za to podkreślić, że dokument zakłada, iż osoba podejmująca się projektowania i wykonania instalacji fotowoltaicznej powinna posiadać znacznie szerszą wiedzę niż ta zaprezentowana w dokumencie. Fragment, w którym pada stwierdzenie: „zaleca się w pierwszej kolejności wybór miejsca montażu, w którym moduły PV nie są w bezpośrednim sąsiedztwie materiałów palnych" (s. 8 poradnika) musi brzmieć złowieszczo dla posiadaczy tak doposażonych pojazdów kempingowych. Trudno też pogodzić wymogi w zakresie instalacji odgromowej i przepięciowej.

– Z tej to przyczyny zarówno projektowaniem, jak i wykonaniem instalacji fotowoltaicznej na pojeździe powinny zajmować się osoby posiadające odpowiednią wiedzę i doświadczenie – podkreśla reprezentant SBFiME Polska PV.

Montaż generatora może się odbyć na dachach pokrytych materiałami ogólnie określanymi jako palne. Istotne jest, by zachować odpowiednią odległość od takiego pokrycia oraz stosować się do wszystkich innych wytycznych (kable, złącza, przejścia przez dach). Pojazdy nie mają instalacji odgromowych, więc ten punkt nie będzie obowiązujący, natomiast ochrona przepięciowa może być realizowana dla każdego poziomu napięć i w przypadku kamperów da się ją wykonać.

A co może zaskoczyć fachowców, którzy podejmują się montażu PV na dachach interesujących nas tu pojazdów? Czy będą to np. tylko wymogi w zakresie stosowanych przewodów i kabli, bo te są wspólne dla instalacji na trwale umocowanej, acz większej (mocniejszej) od paneli na dachach pojazdów kempingowych, gdzie z rzadka moc szczytowa przekracza 1000 W? Analogicznie kable nie powinny podlegać naprężeniom, nie powinno się ich nazbyt wyginać...

– Najtrudniejszym aspektem, przed którym stanie każdy fachowiec chcący zainstalować instalację PV na pojeździe, będzie montaż generatora fotowoltaicznego na dachu pojazdu. Chodzi o aspekty związane z bezpieczeństwem i trwałością samej konstrukcji oraz redukcją do minimum naprężeń, jakie mogą w takiej instalacji powstawać, głównie podczas podróżowania.

Tu analogia. Kufry dachowe czy bardziej zintegrowane z poszyciem, bo uchylane dachy, a nawet panoramiczne przeszklenia dachowe testuje się przy prędkościach rzędu 160 i więcej km/h, co innego, że w zaleceniach dla użytkownika ogranicza się

eprasa.pl 6757ebb9d5

maksymalną prędkość np. do 130–140 km/h. To tak na marginesie zachęt typu: możesz zaoszczędzić na mocowaniu fotowoltaiki dachowej, wykonując je samodzielnie. Mowa o pojeździe kołowym, więc kwestie solidnego mocowania wydają się tu bardziej newralgiczne niż w przypadku budynków!

Magazyn energii produkowanej na dachu

W przypadku PV dodatkową, bardzo istotną kwestią do rozwiązania będzie budowa bezpiecznego systemu magazynowania energii. Produkowana ze słońca energia musi być gdzieś przechowana. Wykorzystywane dziś akumulatory LFP wymagają odpowiedniego ładowania, rozładowywania i kontroli wielu parametrów. Niewłaściwe podejście do kwestii magazynowania energii może znacząco podnieść zagrożenie pożarowe w pojeździe.

W opracowaniu znajdziemy obszerny rozdział pt. „Aktywne rozwiązania techniczne w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia pożaru". Co warto wdrożyć, mając na uwadze, jak małą kubaturę ma dom na kołach i jak mało czasu na... ratowanie się ucieczką (przyczepa na skutek zaprószenia ogniem doszczętnie spłonie w kilka minut!). Jak wdrożyć monitorowanie stanu izolacji w sposób zautomatyzowany? Co prócz układu RCMU warto zastosować?

– Trudno wskazać jedno lub nawet kilka rozwiązań, które byłyby najważniejsze, szczególnie że produktów na rynku jest bardzo dużo. Myślę, że ważne byłyby: wykrywanie i przeciwdziałanie łukom elektrycznym AFCI, ochrona przepięciowa oraz RCMU. Mechanizmy te mogą być wbudowane w urządzenie zwane falownikiem lub regulatorem, można je też stosować jako rozwiązania zewnętrzne – odpowiada Robert Maczionsek.

– Produkt wprowadzany na polski rynek musi mieć odpowiednie badania i certyfikaty potwierdzające bezpieczeństwo oraz jakość. Myślę, że do budowy instalacji fotowoltaicznych na pojazdach w większości będą wykorzystywane „cywilne" produkty, które takie badania i certyfikaty posiadają. Odradzam lub proponuję dużą ostrożność podczas zakupów na portalach aukcyjnych. Drugą stroną medalu będą firmy wykonujące instalacje PV na pojazdach – dodaje przedstawiciel SBFiME Polska PV.

Nie jest tajemnicą, że na wolnym rynku EV znajdziemy niezliczone przypadki produktów nieposiadających europejskiej certyfikacji. Jak również montażystów – nieuczciwych firm, których realizacje bulwersują rzeczoznawców ds. zabezpieczeń pożarowych.

Fot. Materiały firm: Concorde, ROYPOW

REKLAMA





eprasa.pl 6757ebb9d5



MERCEDES-BENZ KLASA V MARCO POLO

DYSKRETNY UROK LUKSUSU

Małe kampervany mają swoich zwolenników, których nie przekonują argumenty, że „za tyle to by dużego kampera kupił". Bo też nie o to w tego rodzaju autach chodzi.



Aplikacja MBAC na telefonie

Manuela Warzybok

W niewielkich pojazdach kempingowych chodzi bowiem przede wszystkim o to, że można z nich korzystać na co dzień jak z normalnych samochodów osobowych. Nie musimy więc mieć jednego auta do jeżdżenia do pracy i po zakupy, a drugiego na wyjazdy. Mały, sprytny kampervan wjedzie zarówno na parking podziemny z ograniczeniem wysokości do 2 m, jak i zapewni dach nad głową czterem osobom. Na miejsce wypoczynku dojedzie zaś szybciej niż każdy „prawdziwy" kamper.

W tym numerze pod lupę „Polskiego Caravaningu" trafił samochód nazwany na cześć jednego z najważniejszych podróżników w historii świata. Mercedes-Benz Klasa V Marco Polo to pojazd z definicji wzbudzający emocje, których temperatura daleka jest od letniej. Z jednej strony niewielki kampervan, z drugiej auto sygnowane ogromną gwiazdą na grillu, która zobowiązuje do pewnego poziomu, jednocześnie windując oczekiwania. Z trzeciej niemałe pieniądze – jednak wiadomo, że gdy w grę wchodzi prestiż i luksus, budżet przestaje grać główną rolę.

eprasa.pl 6757ebb9d5



Testy w jesiennej aurze

Stylistyka nadwozia kusi dynamiczną linią

„Marian, tu jest jakby luksusowo!”

Ten klasyczny cytat wybitnie tu pasuje. Już przy wsiadaniu za kierownicę można zauważyć, że nie mamy tu do czynienia ze zwykłym samochodem i stanowczo bliżej temu vanowi do limuzyny niż do dostawczaka. Ultranowoczesna stylistyka kokpitu połączona z najwyższą jakością materiałów i wykonania robi wrażenie na kierowcy. Ogromny wyświetlacz, zapewniający dostęp do wszystkich możliwych funkcji i informacji pojazdu, jest czytelny, wyraźny i intuicyjny, a jego oświetlenie i kontrast wykluczają problemy z czytelnością nawet w pełnym słońcu, mimo braku klasycznego daszka. Lewa część ekranu to wirtualny kokpit z ciekawą, bogatą grafiką, obejmującą wszelkie informacje i funkcje niezbędne kierowcy. Prawa część zapewnia dostęp do pozostałych funkcji i ustawień samochodu, od obsługi telefonu, przez kompleksowe informacje o stanie pojazdu, przebiegu zużycia i potencjalnych usterkach, na obsłudze funkcji mieszkaniowych kończąc. Do tego dochodzi multimedialne centrum rozrywki, oparte nie tylko na komunikacji ze smartfonem. Ekran o przekątnej 12,3 cala może też na postoju służyć... jako telewizor, producent zadbał bowiem także o montaż tunera TV, umożliwiającego odbiór do 30 kanałów cyfrowych w standardzie DVB-T.

Współczesna motoryzacja jest już mocno zdigitalizowana, jednak trzeba przyznać, że należy się uczciwie przekopać przez całość interfejsu, by swobodnie korzystać ze wszystkich dobrodziejstw, które ma on do zaoferowania.

Pod ogromnym wyświetlaczem mamy do dyspozycji także kilkanaście eleganckich fizycznych przycisków oraz touchpad do poruszania się po prawej części ekranu, gdyby ktoś nie chciał go obsługiwać za pomocą dotyku. Na konsoli środkowej znajdziemy też



Obraz z kamery 360°...



...oraz z kamery przedniej



Marco Polo „od zaplecza”

eprasa.pl 6757ebb9d5

ładowarkę indukcyjną, dwa złącza USB-C, wyjście zapalniczki oraz miejsce na dwa kubki. Próżno za to szukać dźwigni zmiany biegów, gdyż ta została zredukowana do niewielkiego przełącznika po prawej stronie kierownicy. Samo koło kierownicy naszpikowane jest dotykowymi przyciskami ułatwiającymi dostęp do funkcji przydatnych dla kierowcy. Do tego jest przyjemnie obszyte skórą, a w testowanym egzemplarzu podgrzewane. Pod palcami są także dostępne łopatki do manualnej obsługi dziewięciostopniowej skrzyni biegów, gdyby ktoś miał życzenie sterować jej pracą własnoręcznie.

Całość kokpitu jest podświetlona delikatnym światłem, którego kolor i nasycenie możemy regulować według własnych preferencji. Uzupełnieniem szczotkowanego metalu, drewna, lśniących wstawek na wysoki połysk i miłych w dotyku powierzchni mogła być tylko miękka, skórzana tapicerka. O niej da się powiedzieć tylko same dobre rzeczy: piękna, doskonale odszyta i wygodna.

Podsumowując opis przedniej, pasażerskiej części pojazdu, można bez najmniejszej przesady powiedzieć, że trudno będzie innym graczom na caravaningowym rynku przebić to wnętrze. Raczej spotyka nas tu nadmiar niż niedobór czegokolwiek. Decyzje, czy naprawdę potrzebujemy dodatkowej „myszy" na kokpicie i dotykowych przycisków na kierownicy, pozostawimy regularnym użytkownikom. Ale bajer jest!

Serce jak dzwon

Przygoda Mercedesa z mieszkalną wersją Marco Polo trwa już równe 40 lat. Pierwszy kamper spod znaku trójramiennej gwiazdy został zbudowany w 1984 r., na podstawie popularnego modelu T1, znanego w naszym kraju szerzej pod swojską nazwą „kaczka".

W 1996 r. nową bazą zostało Vito i od tamtej pory Marco Polo jest związane z modelami Mercedesa, których nazwa zaczyna się na „V" – obecnie jest to po prostu Klasa V.

Aktualnie wszystkie Marco Polo wyposażone są w silniki wysokoprężne o pojemności 1950 cm^3, dostępne w trzech poziomach mocy: 163, 190 i 237 KM.

Do testów trafiła nam się jednostka o największej z wymienionych powyżej mocy, do tego wyposażona w stały napęd na cztery koła. Ten czterocylindrowy silnik jest szalenie innowacyjny, ponieważ zarówno jego blok, jak i głowicę wykonano w całości z aluminium, a powierzchnię cylindrów pokryto powłoką Nanoslide, by ograniczyć wewnętrzne tarcia w silniku. Wprowadzono też wielościeżkowy układ recyrkulacji spalin łączący zawory wysokiego i niskiego ciśnienia. Wszystkie te zmiany sprawiają, że silnik ma nie tylko mniejszą masę, ale dzięki redukcji drgań i emitowanego hałasu charakteryzuje się też wyższą kulturą pracy.

Tyle technikalia. W praktyce cała ta technologia objawia się przyjemnym, zaskakująco cichym jak na diesla mruczeniem silnika, doskonałym przyspieszeniem i łatwo dostępną mocą, bowiem obiecane 500 Nm bardzo szybko czuć po wciśnięciu pedału gazu. Pozwala to na szybkie i swobodne pokonywanie czekających nas kilometrów oraz na bezpieczne wyprzedzanie wolniejszych uczestników ruchu. Silnik połączony jest z dziewięciostopniową, automatyczną skrzynią biegów, a liczba przełożeń sprawia, że ich zmiana odbywa się płynnie i niemalże niezauważalnie dla kierowcy. Zawieszenie AIRmatic i napęd na cztery koła dopełniają wrażenia komfortu, bezpieczeństwa i stabilności jazdy. Auto doskonale trzyma się drogi i jeździ jak marzenie. Bardzo łatwo jest zapomnieć, że jedziemy kamperem. W trasie czujemy po prostu wygodę V-Klasse, wspieraną przez najróżniejszych asystentów podróży i parkowania oraz widok 360°. O systemach wspierania kierowcy i bezpieczeństwa zaimplementowanych w Marco Polo można by napisać osobny artykuł – bez wątpienia jest to auto naszpikowane najnowszymi technologiami dostępnymi obecnie na rynku.

Rodzina na swoim, czyli mini M4

A co z funkcjami mieszkalnymi? Cóż, pokusiłabym się tu o zmianę nazwy z „kamper" na „glamper", ponieważ materiały, z których wykonana jest część mieszkalna we wnętrzu Marco Polo, sprawiają, że wygląda ona bardzo elegancko. Błyszczące szkło, listwy z litego aluminium i skórzana, dwudzielna,


Mercedes MBUX


Marco Polo od zaplecza


Można umyć naczynia... albo zęby


Kuchnia jest w pełni funkcjonalna

eprasa.pl 6757ebb9d5

elektrycznie regulowana tylna kanapa przypominają nam, że przebywamy dalej w klasie premium. W bloku meblowym, który zapewnia nam większość funkcji bytowych, znajdziemy dwupalnikową kuchenkę gazową, zlewik z bieżącą wodą, 40-litrową lodówkę i szafki. Pod częścią kuchenną trzy przestronne szuflady, w tym jedna naprawdę duża, typu cargo, oraz szafkę zamykaną na drzwiczki przesuwne. Z tyłu obok kanapy znajduje się przestronna szafa na ubrania. Ostatecznego sznytu dodaje podłoga typu jachtowego, wykonana z jasnego drewna.

Pod kanapą znajdziemy jeszcze dość sporą szufladę, w której uda się zmieścić sporo rzeczy. Dyskusyjne jest natomiast jej wykonanie – cienki plastik nie tylko się wygina, ale też jego uroda wyraźnie odstaje od całej reszty samochodu. Patrząc na nią, szczerze zastanawiałam się, jak się tu znalazła. Po obróceniu przednich foteli tyłem do kierunku jazdy otrzymujemy zaskakująco przestronny salon, w którym przy podniesionym dachu można poruszać się w pozycji wyprostowanej. Komfortowo można więc uprawiać życie towarzyskie lub rodzinne.

Funkcje życiowe w normie

Kuchenka gazowa zasilana jest butanową butlą Campingaz, popularną w tym typie kamperwanów, szczególnie w zabudowach fabrycznych, proponowanych przez kilka koncernów. Charakteryzuje się ona dużą wydajnością i szybkim przygotowywaniem posiłków.



Urban Camper w pełnej krasie

W ich przyrządzaniu i spożywaniu wewnątrz przydaje się niewielki przesuwany stolik, ukryty podczas jazdy między blokiem meblowym, w którym jest zamontowany, a kanapą.

Lodówka ma pojemność 40 l i można śmiało powiedzieć, że to dobry standard w tej klasie. Na plus zaliczyłabym jej wysokość, pozwalającą na wstawienie wysokich butelek z napojami, na minus brak koszyczka na mniejsze produkty spożywcze, co pomogłoby utrzymać w niej porządek. Zlew zapewnia bieżącą zimną wodę w ilości 40 l. Taką samą pojemność ma zbiornik wody szarej. To więcej niż przyzwoite wartości w pojeździe tych rozmiarów.

Oczywiście nie znajdziemy tu toalety, tę możemy sobie dostawić – miejsca, by ją trzymać w części mieszkalnej, jest pod dostatkiem. Zabraliśmy na nasz wyjazd niewielką toaletę chemiczną i mieściła się ona swobodnie, również przy rozłożonym łóżku dolnym. Co do prysznica, to jest on dostępny, ale na zewnątrz pojazdu. Latem można się wykąpać pod tylną klapą, gdyż tam wyprowadzona jest złączka prysznicowa. Nie jest to łazienka, ale jakaś opcja kąpielowa jest dostępna.

Centralne ogrzewanie

Kilka słów o ogrzewaniu. W Marco Polo zastosowano powietrzne ogrzewanie postojowe firmy Eberspächer, zasilane bezpośrednio paliwem z baku. Rozwiązanie to jest nie tylko niezawodne i wydajne, ale też bardzo wygodne dla użytkownika, wystarczy bowiem zadbać o pełny bak i nie musimy się martwić o to, że skończy nam się w środku nocy butla albo coś



Nadwozie uniesione i wyrównane przez system AIRmatic



W lusterku jedna z kamer odpowiedzialna za widok 360°



Multibeam LED gwarantuje znakomitą widoczność nocą

eprasa.pl 6757ebb9d5



Wieczorową porą

przymarznie. Sterowanie ogrzewaniem jest maksymalnie proste i intuicyjne, ponieważ wybieramy po prostu temperaturę, jaką chcemy mieć we wnętrzu, i tyle, o resztę dba termostat. Dźwięk wydawany przez ogrzewacz jest dobrze wyciszony, nawiew powietrza działa pozytywnie na proces zasypiania, jak każdy tzw. biały szum.

W zachowaniu komfortu termicznego wewnątrz pomagają też rozwijane rolety okienne. Są one solidnie wykonane i dobrze spełniają swoją funkcję. Mowa tu o roletach zamontowanych na stałe w oknach bocznych i w tylnej klapie. Gorzej wygląda sytuacja z zaciemnieniem kabiny kierowcy, tu bowiem dostajemy na wyposażeniu rodzaj zasłony, którą musimy sobie zamontować za pomocą rzepów i przyssawek na przednią szybę oraz okna drzwi kierowcy i pasażera. O ile dostarczona zasłona spełnia swoją funkcję, o tyle jej założenie nastręcza trochę kłopotu i nie wygląda ona szczególnie atrakcyjnie. Co więcej, po założeniu nie możemy swobodnie otwierać drzwi pasażera i kierowcy, co utrudnia dostęp do przestrzeni znajdującej się za obracanymi fotelami. Przestrzeń ta jest zaś wykorzystywana na postoju jako dodatkowe miejsce do przechowywania, a w tak małym wnętrzu każdy litr do wykorzystania się przydaje.

Ilość miejsca do przechowywania wewnątrz części mieszkalnej jest wystarczająca, bolączką Mercedesa jest przestrzeń w bagażniku. Jest on niewielki, zwłaszcza że to jedyne miejsce, w którym możemy schować meble kempingowe. Fabrycznie można zamówić dwa krzesełka i stolik montowane w specjalnej kieszeni pod łóżkiem w bagażniku, jednak to rozwiązanie sprawia, że wówczas miejsca zostaje już naprawdę niewiele. Jedyne, co możemy tu ugrać, to przesunąć tylną kanapę do przodu, bo uzyskać dodatkową przestrzeń za jej oparciem. W tylnej części bloku meblowego, dostępnej od strony bagażnika, znajdziemy jeszcze szafkę na narzędzia czy inne drobiazgi.

Dobra noc

Przejdźmy do funkcji sypialnej. Łóżko górne wygląda niepozornie, bo na pierwszy rzut oka mamy cienki materacyk na płaskich sprężynach. Ale już drugi rzut oka zauważa, że za konstrukcję łóżka odpowiada Frolli, płaskie sprężynki zamontowane są na elastycznych deseczkach, a materac, choć wydaje się cienki, jest mięsisty i przyjemny w dotyku. Śpi się na nim doskonale! Skoro już jesteśmy przy górnym łóżku, rzućmy okiem na namiot. Ma on nietypowe, poziome usztywnienia, które uniemożliwiają całkowite otwarcie go, co ostatnio jest modne wśród producentów namiotów typu pop-top, za to składanie i rozkładanie namiotu jest dzięki tym fiszbinom zupełnie bezstresowe, bo nie ma takiej możliwości, by tkanina się przycięła i uległa uszkodzeniu. Sam materiał jest dość gruby i późną jesienią jeszcze całkiem dobrze utrzymywał ciepło wewnątrz. Namiot nie jest zaciemniony, co dla jednych będzie wadą, dla innych zaletą. Mnie się podobało, szczególnie o poranku, bo można sobie poleżeć i poczytać książkę.

Dolne łóżko znów z lekka powala technologią. Gdy przychodzi bowiem do rozłożenia kanapy, okazuje się, że ponownie pojawiają się przyciski do sterowania elektryką. I o ile pochylenie oparcia za pomocą silniczka bardzo nie dziwi, o tyle wypompowywanie powietrza z poduszek siedziska i oparcia robi wrażenie. Wszystko po to, aby fotele w pozycji „do jazdy" były wygodnie wyprofilowane, zaś po rozłożeniu w trybie „sen" powierzchnia materaca była idealnie równa. Na to kładziemy cienki, lecz znów zaskakująco komfortowy, dołączony przez producenta topper i możemy się udać na spoczynek.



Salon w wersji dziennej...



...oraz w wersji sypialnej



Sypialnia na piętrze to rozmiarowa klasyka

eprasa.pl 6757ebb9d5

Jednak największą petardą, jaką możemy odpalić w kwestii wyrównywania wszelkich powierzchni, jest możliwość wypoziomowania auta zaparkowanego na nierównym gruncie. Umożliwia to funkcja, do której zaprzęgnięte zostało zawieszenie pneumatyczne AIRmatic. Po spełnieniu szeregu warunków, niezbędnych do rozpoczęcia poziomowania, o których informuje nas wyświetlacz centralny, możemy rozpocząć procedurę wyrównania nadwozia. Żegnajcie, kliny!

Centrum sterowania mikrokosmosem

Zarządzanie funkcjami mieszkalno-kempingowymi odbywa się za pomocą systemu MBAC, czyli Mercedes-Benz Advanced Control, który znajdziemy na głównym ekranie, będącego mózgiem MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Jest to główny system multimedialny i jednocześnie centrum zarządzania całym pojazdem. MBAC dotyczy opcji mieszkalnych i istnieje też w wersji mobilnej aplikacji na smartfonie, dzięki czemu mamy do nich dostęp bez potrzeby używania ekranu głównego. Choć początkowo może się od tych literek zakręcić w głowie, to obsługa interfejsu jest całkiem intuicyjna i przyjazna, niektóre funkcje wręcz prowadzą użytkownika za rękę, pokazując listę czynności i odznaczając je na ekranie wraz z wykonywaniem poleceń. Widać, że całość została zaprojektowana z myślą o osobach, które będą korzystały z tego interfejsu, system jest przyjemny w obsłudze, poruszanie się po nim jest logiczne i intuicyjne, a grafiki estetyczne i czytelne.

Słowem podsumowania

Pozwolę sobie na odrobinę prywaty. Nie bez przyczyny test Marco Polo przez naszą redakcję przypadł właśnie mi. Od czterech lat dość intensywnie podróżuję z rodziną (2+2) bardzo podobnym pojazdem i mogę powiedzieć, że jesteśmy dość zaawansowanymi użytkownikami kampervana o zbliżonych rozmiarach. Do testu podeszliśmy jak do każdego weekendowego wyjazdu, by sprawdzić go w realnym użytkowaniu.



Widok na kamperpark z klifu

Samochód sprawdził się doskonale zarówno na trasie, jak i podczas pobytu na zlocie w winnicy. Jako pojazd Mercedes zachwyca wszystkim i największy malkontent nie będzie się tu miał do czego przyczepić. Auto doskonale się prowadzi, przyspiesza, informuje kierowcę o ograniczeniach prędkości i zachowuje dystans od poprzedzających go uczestników ruchu. Kamera 360° nie tylko pomaga w manewrach – z parkowaniem możemy się całkowicie zdać na Marco Polo. Kultura pracy silnika i skrzyni biegów również nie pozostawia niczego do życzenia. Jest cicho, stabilnie, wygodnie, a jak trzeba, to szybko. Wszystko to przy bardzo rozsądnym zużyciu paliwa.

Jako mieszkanie wnętrze jest dość ergonomicznie zaplanowane, ilość miejsca do przechowywania jest przy tym rozmiarze nadwozia optymalna, wykończenie zaś jest solidne i wręcz luksusowe. Jest kilka rzeczy, które można by poprawić, takich jak szuflada pod tylną kanapą czy zasłona przednich szyb, jednak są to detale, które nawet nie tyle psują ogół wrażeń, co nie do końca pasują do całej reszty. Największym mankamentem jest niewielki bagażnik. Nie zmienia to faktu, że czteroosobowa rodzina nie tylko się tam mieści, ale może też całkiem wygodnie funkcjonować.

Cena cennikowa testowanej przez nas konfiguracji to ok. 550 tys. zł. Uważam, że dyskusje, czy to tanio, czy drogo, są zupełnie bezsensowne, bowiem jak caravaning długi i szeroki mamy różne potrzeby, budżety i preferencje. Za tę cenę otrzymujemy od Mercedesa świetny pojazd do jazdy codziennej i na trasie, do tego komfortowe wnętrze mieszkalne na wyjazdach, doprawione sowicie luksusem, wszelkimi udogodnieniami, jakie aktualnie są dostępne na rynku motoryzacyjnym, i prestiżem sygnowanym srebrną gwiazdą. To auto znajduje swoich amatorów i są oni zadowoleni z wyboru, co po wykonanym teście zupełnie mnie nie dziwi.

eprasa.pl 6757ebb9d5

POLSKA MYŚL TECHNOLOGICZNA
MASURIA 780 TL

To była zdecydowanie najgłośniejsza premiera tego roku! Podczas targów Caravans Salon w Poznaniu zaprezentowano kampery polskiej marki Masuria. Na razie jest to jeden model, półintegra zabudowana na Fordzie Transicie, Masuria 780 TL. Ale plany producenta spod Częstochowy są ambitne, bo mają się także pojawić modele konstruowane na podwoziach takich marek jak Mercedes, MAN oraz niemalże kultowych w branży trojaczków. W planach są nawet pełne integry.

Prezentacja kampera na naszym kanale YT

Wspomniany model 780 TL podczas targowej premiery cieszył się ogromnym zainteresowaniem. Trudno się temu dziwić. Po pierwsze, producent przed targami zapowiadał zupełnie nowe podejście do budowy kamperów z technologicznego punktu widzenia. Wszyscy byliśmy tego ciekawi. Po drugie, mowa przecież o polskiej produkcji na naprawdę dużą skalę. Kiedy na tydzień przed premierą odwiedzaliśmy fabrykę firmy, na placu widzieliśmy gotowych do zabudowy 150 podwozi Forda. Na samej linii produkcyjnej równolegle zabudowywano kilkanaście pojazdów. Takiego przedsięwzięcia jeszcze w Polsce nie było.

Coś nowego

Sam układ wewnątrz pojazdu jest, trzeba przyznać, typowy dla kamperów półzintegrowanych. Tu rzeczywiście raczej trudno oczekiwać rewolucji. Szoferka, za nią stolik z kanapami, dalej kuchnia i łazienka, z tyłu duże łóżko, a pod nim garaż. Układ znany, sprawdzony, praktyczny. Nie znaczy to jednak, że nie ma miejsca na innowacje. Takie jak chociażby szerokość łóżka opuszczanego w przedniej części. Ma ona bardzo rzadko spotykane rozmiary – to 200 × 160 cm, czyli jest szerzej. Tylne łóżko po złączeniu w całość ma natomiast wymiary 195 × 218 cm. W obu przypadkach mamy wygodne materace o gęstości 300.

Wewnątrz duże wrażenie robią detale, jak choćby zaokrąglone fronty mebli. Mała rzecz, a cieszy? Pozornie mała, bo ich wyprodukowanie wcale nie jest prostą ani tanią sprawą. Trzeba wspomnieć tu, że niemal wszystkie elementy wykorzystywane do budowy kampera, zarówno jego zabudowy zewnętrznej, jak i części mieszkalnej, powstają



Masuria 780 TL

eprasa.pl 6757ebb9d5





Jest to kamper dla czterech osób w typowym dla półintegry układzie. Liczne oświetlenie dodatkowe nadaje wnętrzom elegancki charakter



Opuszczane elektrycznie (i bardzo szybko) dwuosobowe łóżko w przedniej części imponuje rozmiarami

bezpośrednio u producenta w Częstochowie. Dlaczego to ma znaczenie? Bo w razie uszkodzeń mamy dużo wyższą dostępność części zamiennych. Producent umożliwia też dzięki temu znaczną modyfikację elementów. Dobrym przykładem jest pełna paleta kolorów i materiałów do wyboru w kwestii tapicerki. Fotele są w pełni obszywane, co jest praktyką tylko w kamperach klasy premium. Tańsi producenci często stosują pokrowce na fotele. Trzeba też podkreślić materiałową podsufitkę w pojeździe, dzięki czemu wnętrze jest bardzo przytulne.

Bez drewna

Dyrektor zarządzający marki Masuria, Jaromir Janczak, potrafi godzinami z pasją opowiadać o zastosowanych technologiach. – Ściany i sufit kampera zostały zbudowane bez elementów drewnianych. Jest to tylko i wyłącznie materiał PVC. Przy wypełnianiu nie stosujemy styropianu czy styroduru. Korzystamy z piany pur, co gwarantuje znacznie lepszą izolację termiczną oraz wyciszenie. Szczególnie docenimy to podczas deszczu – opowiada Jaromir Janczak.

Masuria 780 TL dane techniczne:

Ford Transit 2.0 diesel
DMC: 3,5 t
Długość: 7,495 m
Szerokość zewnętrzna: 2,35 m
Wysokość zewnętrzna: 2,93 m
Miejsca do jazdy: 4
Miejsca do spania: 4
Rozstaw osi: 4,52 m
Zbiornik wody czystej: 135 l
Zbiornik wody szarej: 90 l

Podkreśla, że firma Masuria daje aż 10-letnią gwarancję na szczelność pojazdu. Taka decyzja wynika z technologicznych decyzji – dach pojazdu jest zaokrąglony oraz ma dodatkowe wzmocnienia z aluminium. Boczne ściany pojazdu wykonane są z tworzywa sztucznego, dzięki czemu odporne są na zarysowania.

Ford Transit

Pierwsze modele Masurii zabudowywane są na Fordzie Transicie. Klienci mogą wybierać różne wersje silnika oraz skrzyni biegów. Cały pojazd, już w standardzie, wyposażony jest w centralny zamek. Producent podkreśla wysuniętą tylną oś, dzięki czemu kierowca może liczyć na wygodniejsze prowadzenie, ale też... pasażerowie na wygodny brodzik w prysznicu, bo nie mamy tam zabudowanego nadkola, co jest często spotykane w kamperach. Na uwagę zasługuje też bardzo duży garaż, połączony dodatkowo ze schowkiem pod łóżkiem.
Kamperem zarządzamy poprzez nowoczesny panel Simarine. Sprawdzimy tu m.in. ilość energii zmagazynowanej w akumulatorach. Ile jej będzie? Kamper oferuje miejsce na aż cztery akumulatory o pojemności 100 Ah. Już w standardzie pojazd wyposażony jest w preinstalacje do przetwornicy, paneli solarnych czy anteny telewizyjnej. Jeśli nawet jakiś czas po zakupie zdecydujecie się na doposażenie pojazdu, będzie to dużo prostsze.
Najtańsze wersje kamperów Masuria 780 TL kosztują nieco poniżej 400 zł tys. brutto. Wersja lepiej wyposażona (m.in. z automatem) kosztuje 435 tys. zł.

www.masuria-rv.pl



Aneks kuchenny z palnikami i zlewem znajdziemy w centralnej części pojazdu. Na pokładzie jest także duża lodówka o pojemności 133 l





Łazienka z prysznicem jest oczywiście osobnym pomieszczeniem. Naprzeciwko mamy toaletę z umywalką



To pojazd dla czterech osób, ale na kolację spokojnie można zaprosić gości. Miejsca w salonie wystarczy

eprasa.pl 6757ebb9d5

KAMPERVAN NA ZIMĘ **BRAVIA MOBIL W PAKIECIE NARVIK**



Narvik – wersja kampervana na prawdziwą zimę

Całoroczne kampervany nie są oczywiście rzadkością na rynku, ale jeżeli szukacie pojazdu na prawdziwie zimowe warunki, polecamy Waszej uwadze pojazdy Bravia Mobil w wersji Narvik.

Kilka lat temu kampervany słoweńskiej marki Bravia Mobil przebojem weszły na polski rynek. Ich wyłączny autoryzowany diler w Polsce, firma Kampery Suwałowski, informuje o stale rosnącej popularności tych pojazdów. Z czego ona wynika? Przede wszystkim kampervany Bravia to unikatowa stylistyka. Rozwiązania kolorystyczne i dbałość o detale wewnątrz pojazdu robią wrażenie. Podobnie zresztą jak funkcjonalność tych ozdobionych estetycznie rozwiązań. Wynika to z pewnością z faktu, że firma Bravia Mobil, zanim zdecydowała się na działalność w branży caravaningowej, przez lata odnosiła sukcesy na rynku produkcji mebli. Takie doświadczenie z pewnością się przydaje. Dziś kampervany Bravia Mobil są dostępne w wielu zróżnicowanych układach i wersjach. Jeśli szukasz pojazdu dla czterech osób, możesz wybrać wersję z podnoszonym dachem albo z dwoma podwójnymi łóżkami piętrowymi w tylnej części. Jeśli chodzi o podwozia, dużą popularnością cieszą się kampervany zabudowane na MAN-ach – dłuższym i krótszym. Tu poza niższą akcyzą, za sprawą dwulitrowego silnika, kierowcy mogą liczyć na bardzo komfortowe prowadzenie dzięki licznym systemom wspierającym. Standard prowadzenia porównywalny jest w takich modelach z użytkowaniem samochodów osobowych. Jeśli natomiast caravaning nieodłącznie kojarzy Ci się z trojaczkami Stellantisa, warto zwrócić uwagę na modele zabudowane na nowym Peugeocie. Tutaj zmieniło się kilka rozwiązań. Samochód zyskał bardzo atrakcyjny wygląd z zewnątrz, m.in. za sprawą przedniego zderzaka z dynamicznym charakterem.

Wersja zimowa

Wszystkie kampervany Bravia to pojazdy całoroczne. Jeśli natomiast myślicie



Bravia Mobil Swan 680 zabudowana na MAN-ie cieszy się na polskim rynku dużym uznaniem. Dwulitrowy silnik oraz komfort prowadzenia to główne atuty

eprasa.pl 6757ebb9d5





Wnętrza kampervanów Bravia, niezależnie od modelu, robią wrażenie. Głównie za sprawą dbałości o detale

Na targach w Düsseldorfie po raz pierwszy zobaczyliśmy kampervana Bravia na nowym Peugeocie

o wyprawach na Skandynawię lub na północ do wioski Świętego Mikołaja, ale też chociażby na narty do Niemiec czy Włoch, warto się przyjrzeć wprowadzonej w tym roku wersji Narvik. To cały pakiet rozwiązań uprzyjemniających zimowy pobyt. W ramach pakietu otrzymujemy m.in. ogrzewanie o mocy 10 kW. Cała zabudowa jest też dodatkowo ocieplona 39-milimetrową warstwą armafleksu.

Dodatkowe wyposażenie

Diler Bravii w Polsce, wspomniana już firma Kampery Suwałowski, poza sprzedażą prowadzi też serwis, w którym można doposażyć się w liczne akcesoria. Na etapie zamawiania kampervana można też wybrać kilka interesujących opcji. Jedną z nich jest z pewnością toaleta turystyczna Clesana. Doceni ją każdy, kto podróżuje na dziko i zapewne nieraz się mierzył z brakiem miejsca, gdzie można komfortowo opróżnić kasetę toaletową. W tej bezwodnej toalecie działa to w taki sposób, że wszystko trafia do specjalnych worków z kołnierzami, które tuż po zakończeniu korzystania z niej zgrzewają worek od góry i zrzucają do pojemnika. Takie woreczki z nieczystościami można wyrzucić po prostu do kosza. Co ważne, do worka trafiają też specjalne chusteczki wyciągające wilgoć. Jest więc sucho, bezwonnie, czysto i wygodnie. Toaleta Clesana to oczywiście tylko jedna z opcji doposażenia pojazdu kempingowego w taki sposób, by było nam po prostu wygodniej. Firma Kampery Suwałowski specjalizuje się też w montażu podpór hydraulicznych, ale też standardowo paneli solarnych, klimatyzacji, przetwornic czy akumulatorów.

suwalowski.com

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

TANIEKAMPEROWANIE.PL W PEŁNYM WYMIARZE

CZY KTOŚ PRZEBIJE ICH OFERTĘ NA POLSKIM RYNKU?

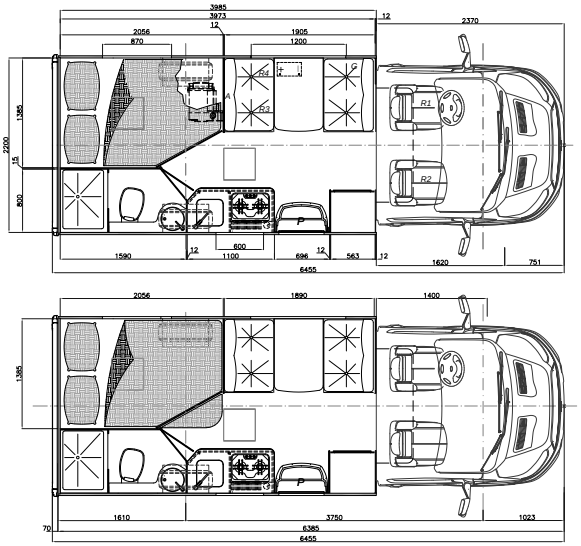
Zbliża się koniec roku, my jednak nie próżnujemy i już zdobywamy informacje na temat planów na nadchodzący sezon firm budujących świat caravaningu.

Tym razem czas na firmę Luano Camp S.r.l., czyli producenta znanego i lubianego Rimora. Nie trzymamy więc dłużej w napięciu i uchylamy rąbka tajemnicy. Choć nie wszystko jest do końca jasne, już niebawem, a konkretnie w marcu 2025 r., firma Rimor zadebiutuje na polskim rynku z nową serią modeli o nazwie Ekos.

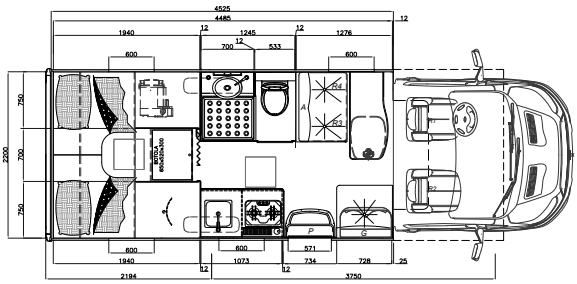


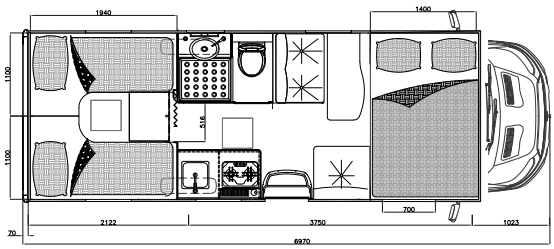
eprasa.pl 6757ebb9d5

EKOS 12P – półintegra sześcioosobowa (sześć miejsc do jazdy i do spania), w której naszym zdaniem najlepiej będą się czuły maksymalnie cztery osoby, ponieważ kamper ma długość niespełna 6,5 m. Wygodne łóżko francuskie szczególnie polecane seniorom. Duża otwarta przestrzeń. Niska lodówka, niewielki bagażnik.

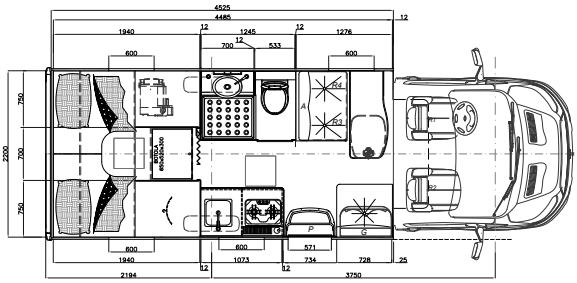


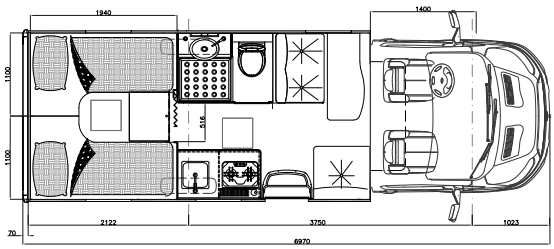
EKOS 98 – pięcioosobowa alkowa z klasycznymi, ułożonymi wzdłuż pojazdu łóżkami w tylnej części; zamykana sypialnia. Rodzinny układ wnętrza z przepastnym bagażnikiem, szczególnie polecany na długie wyjazdy. Kompaktowa długość 6,97 m ułatwi prowadzenie kampera.





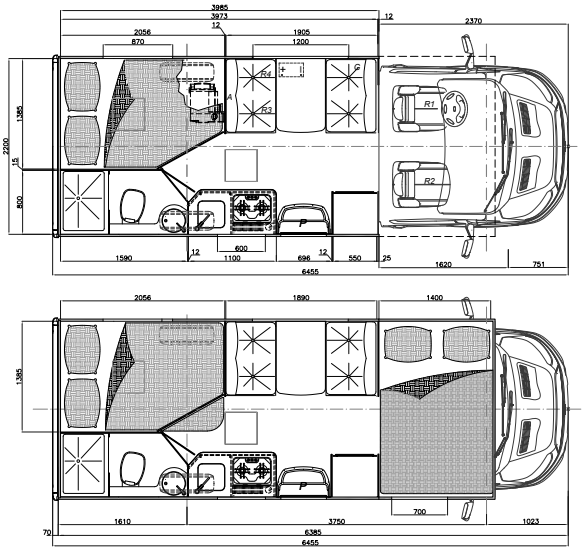
EKOS 98P – pięcioosobowa półintegra, klasyka gatunku. Oddzielna sypialnia z łóżkami wzdłużnymi. Pod nimi duży bagażnik na rowery, skuter czy ponton. Duża łazienka z prysznicem. W części dziennej przestronny salon z elektrycznie opuszczanym dwuosobowym łóżkiem. Długość pojazdu 6,97 m.



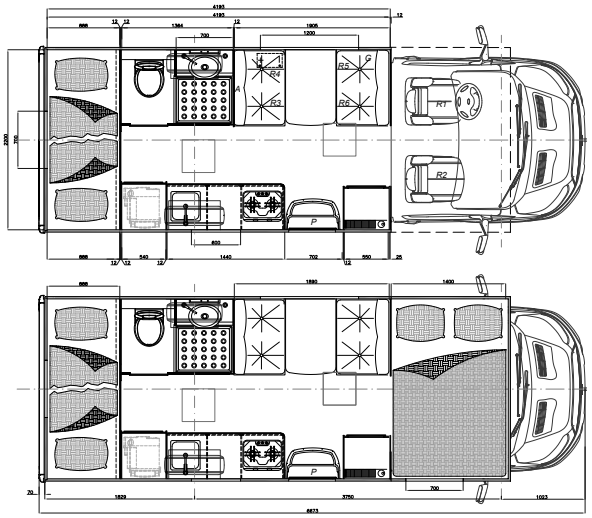


eprasa.pl 6757ebb9d5

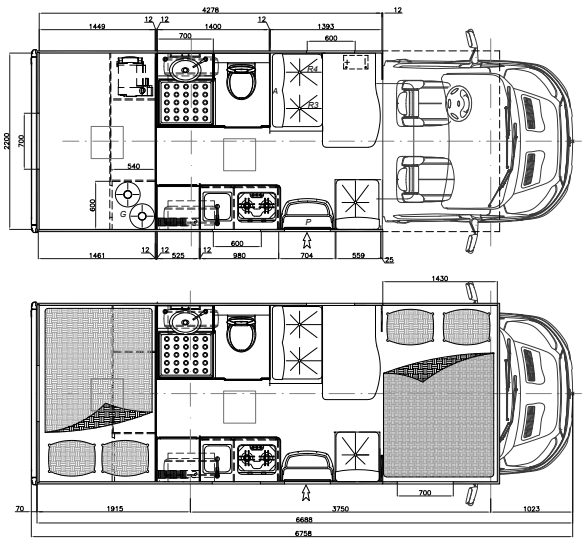
EKOS 3 – niewielka alkowa, niespełna 6,5 m długości; układ wewnątrz to klasyczny „francuz" z sześcioma miejscami do jazdy i do spania, pomimo niewielkich rozmiarów dość duża otwarta przestrzeń i przestronna toaleta z dużym prysznicem. Bezproblemowy dostęp do łóżka francuskiego bez drabinek, schodów i innych elementów – szczególnie ważne dla osób starszych, dwuosobowe łóżko w alkowie oraz dwuosobowe łóżko do aranżacji ze stołu i kanap, niewielki bagażnik.



EKOS 7 – to w zasadzie klon piątki, jednak w tylnej części znajduje się nie dwuosobowe łóżko poprzeczne, ale dwa pojedyncze łóżka w zabudowie piętrowej. Długość pojazdu jest mniejsza i wynosi 6,67 m. Mniejszy jest też bagażnik. Atutem są dwa pojedyncze łóżka. Kamper wyposażony jest w sześć miejsc do jazdy i do spania.



EKOS 8 – kompaktowa półintegra dla maksymalnie pięciu osób. Długość to 6,75 m, ma poprzeczne łóżko z tyłu pojazdu i duży bagażnik. Szybki i poręczny model, w którym naszym zdaniem najlepiej będzie się czuła załoga 2+1.



eprasa.pl 6757ebb9d5









Auta będą dostępne tylko i wyłącznie w firmie taniekamperowanie.pl oraz u jej partnerów na terenie kraju. W serii modelowej znajdą się alkowy i półintegry zbudowane w znanych i (lubianych), a także już docenianych układach. Bazą nowych pojazdów będzie Ford, który jest obecnie korzystnym w Polsce wyborem ze względu na wysokość akcyzy, wynoszącej w tym przypadku 3,1%.

Koncepcja serii zakłada budowę kamperów stonowanych, bez przesadnego połysku, prostych w swojej konstrukcji, funkcjonalnych oraz bardziej dostępnych ze względu na niewygórowaną cenę. Niewiele wiemy jeszcze na temat wyglądu aut. Zapewne niebawem wszystko będzie jasne, ale na oficjalną premierę trzeba jeszcze poczekać. Kilka „szpiegowskich" zdjęć dało się nam jednak zdobyć. A teraz najważniejsze... ceny.

Najprawdopodobniej będą się one zaczynały od 43 tys. euro netto. Można się więc spodziewać cen poniżej 250 tys. zł brutto z akcyzą i transportem. I tutaj czas na zadanie kluczowego pytania, jeśli sprawdzą się nasze informacje. Czy ktoś przebije ofertę taniekamperowanie.pl na polskim rynku samochodów kempingowych? Być może, kiedy pełnowartościowy kamper będzie kosztował w granicach wspomnianych 250 tys. zł, caravaning w naszym kraju wkroczy w zupełnie nową fazę.

No koniec warto wspomnieć o zmianie logo producenta Rimor. Nowy znak widoczny jest również na pokrowcu skrywającym tajemniczego na razie kampera...

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

RENAULT BUDUJE SIEĆ SPRZEDAŻY KAMPERÓW

Już niedługo wybrane salony Renault w Polsce zaoferują modele kamperów bazujących na popularnym Renault Trafic. Zabudowy będzie wykonywała firma Wavecamper.



Wavecamper Renault Trafic

Renault jako lider rynku samochodów użytkowych

Renault od wielu lat pozostaje w czołówce sprzedaży samochodów użytkowych w Polsce.

W swojej ofercie posiada szeroką gamę modeli, począwszy od najmniejszego Kangoo, poprzez minifurgon Trafic, skończywszy na modelu Master, który w tym roku został zaprezentowany jako zupełnie nowa konstrukcja o oznaczeniu handlowym Nowy Master.

Renault Master vanem roku 2024!

Warto nadmienić, że Nowy Renault Master otrzymał prestiżowe wyróżnienie van roku 2024. Powodów do świętowania w marce Renault było więcej, gdyż osobowy model Scenic E-Tech został samochodem roku 2024. Dodatkowo spośród finałowej siódemki kandydatów w konkursie na auto roku 2025 znalazły się aż trzy modele z grupy Renault.



Nowy Renault Master

Innowacyjne podejście do rynku i idea na kampery

Marka Renault wprowadza ostatnimi czasy innowacyjne pojazdy, które odnoszą sukces w wielu krajach Europy. Gamę modeli pojazdów użytkowych postanowiono rozszerzyć, tworząc na nich kampery. W tym obszarze pomocna okazała się znana w branży, ciesząca renomą wysokiej jakości oraz innowacyjnością rozwiązań polska firma Wavecamper.

Wavecamper autoryzowaną przez Renault S.A.S. firmą zabudowującą

Wavecamper dostosował swoją produkcję do wymogów marki Renault, projektując zabudowy kamperowe na bazie modelu Trafic i po długim procesie przygotowawczym oraz licznych audytach uzyskał

eprasa.pl 6757ebb9d5

międzynarodową autoryzację Renault S.A.S. Oznacza to, że zabudowane przez Wavecamper modele marki Renault mogą być sprzedawane w sieci dilerskiej tej firmy w całej Europie, bez utraty gwarancji na pojazd bazowy.

Kamper centra Renault w Polsce

Pod koniec 2023 r. Wavecamper wspólnie z Renault Polska opracowały plan dystrybucji kamperów na rynku polskim. Obecnie sieć sprzedaży kamperów tworzy grupa wybranych dilerów Renault, zatrudniających w swoich koncesjach przeszkolonych handlowców, a także osoby do obsługi posprzedażnej. Na początku roku 2025 do tych wybranych dilerów zostaną dostarczone modele Trafic zabudowane przez Wavecamper. Pojazdy te mają służyć jako auta ekspozycyjne, a w niektórych przypadkach jako demonstracyjne, do jazd próbnych, aby umożliwić potencjalnym klientom jak najlepsze zapoznanie się z produktami i ułatwić podjęcie decyzji zakupowej.

Swobodna konfiguracja oraz korzystne warunki finansowania

W każdej z tych koncesji będzie można skonfigurować pojazd, jak i zabudowę pod potrzeby danego klienta. Centra kamperów Renault to nie tylko profesjonalna obsługa, ale także specjalne warunki handlowe na proponowane kampery oraz promocyjne warunki finansowania.

W ofercie na najbliższy sezon przewidziane są dwa modele Wavecamperów Renault Trafic. Pierwszy to znany już Camper Flex z kompletną zabudową meblową i innowacyjnymi, pojedynczymi fotelami w systemie szynowym, zapewniającymi ponadprzeciętną funkcjonalność wnętrza i możliwość jego aranżacji do wielu potrzeb.

Drugi model to prezentowany na jesieni w wersji prototypowej Entry, który jest bardziej pojazdem turystycznym, wyposażonym w fotele w systemie szynowym, rozkładające się na łóżko, dach sypialny z górnym łóżkiem, obrotowe fotele, dodatkową instalację elektryczną, ogrzewanie postojowe i szereg innych dodatków



Wnętrze przygotowanego przez Wavecamper Renault Trafic

umożliwiających wygodne funkcjonowanie wraz z funkcją spania.

Kamper na bazie najnowszego modelu Master?

Czy doczekamy się w ofercie Renault kampera na bazie najnowszego modelu Master? – Jesteśmy w trakcie rozmów z Renault w tym obszarze – zdradza Karol Szymański, CEO Wavecamper.

REKLAMA



Auto Keller Sp. z o.o.
Ul. Daszyńskiego 546,
44-151 Gliwice
Telefon: 532446770
dariusz.biniek@keller.gliwice.pl

Karlik Sp. z o.o.
Ul. Torowa 12,
61-315 Poznań
Telefon: 513997913
dominik.jakubowski@karlik.poznan.pl

PUH Zdunek Sp. z o.o.
Ul. Miałki Szlak 43/45,
80-717 Gdańsk
Telefon: 608600427
katarzyna.jastrzebowska@zdunek.pl

Auto Spektrum Sp. z o.o.
ul. Buki 7,
32-060 Kryspinów
Telefon: 785994418
mkopec@autospektrum.pl

Wektor Sp. z o.o.
Ul. Warszawska 295,
43-300 Bielsko Biała
Telefon: 608574385
jakub.mrozek@wektor.pl

Wavecamper®
www.wavecamper.pl

eprasa.pl 6757ebb9d5

Z AUTOBUSU **W LINERA**

SETRA PRZEBUDOWANA PRZEZ BALCAMP







Gdyby wielkość zabudowywanych pojazdów miała świadczyć o renomie firmy budującej pojazdy kempingowe, Balcamp zajmowałby pozycję w krajowej czołówce. Tymczasem nie gabaryty pojazdów bazowych definiują klasę firmy, ale gotowość do realizacji śmiałych i nowatorskich projektów. Tym firma z Łapina podkreśla coraz częściej pozycję wśród wiodących producentów zabudów kempingowych . Ostatnia realizacja przygotowana na bazie autobusu marki Setra z 2008 r. do takich właśnie nietypowych konwersji należy.

Wielkość pojazdu poszerza możliwości dopasowania wnętrza do indywidualnych potrzeb. W przypadku prezentowanej Setry intencją klienta było takie zagospodarowanie przestrzeni i wykonanie instalacji, aby samochód korzystał wyłącznie z elektrycznego źródła energii. To założenie pozornie mogło wydawać się proste, gdy dysponuje się trudnym do przekroczenia limitem masy całkowitej i wielką przestrzenią, charakterystyczną dla autobusu turystycznego. Tymczasem optymalne połączenie planów klienta z potrzebą pozyskiwania energii elektrycznej, jej optymalnym wykorzystywaniem i wydajnym magazynowaniem wymagało wielu godzin koncepcyjnej pracy.



Centrala nas ocali

Sercem zarządzania energetycznego mianowano więc przetwornicę Victron Energy MultiPlus 24 V 3000 VA, która okazała się kluczem do uzyskania niezależności energetycznej. Dzięki inteligentnemu systemowi magazynowania energii uzyskano tutaj najwyższy poziom efektywności pracy paneli fotowoltaicznych. Ich łączna moc to 750 W przesyłana przez bocznik-kontroler MPPT; zasila dwa układy gwarantujące bezpieczeństwo podtrzymania dostępu do energii na wypadek awarii jednego z układów. Te zaś mają tutaj sporo do roboty. Magazynem energii są bowiem cztery akumulatory o pojemności 250 Ah każdy, pracujące na napięciu 24 V, charakterystycznym dla pojazdów ciężarowych i autobusów. Mimo tego podłączony jest po transformatorze jeden akumulator 12 V, ponieważ pod takim napięciem pracuje na pokładzie linera kilka urządzeń. Wszelkie dane dotyczące pracy pojazdu, w tym i poziomu naładowania akumulatorów, trafiają do kontrolera Simper Touch, za pomocą którego można sprawnie sterować systemami. Tych, jak wspomnieliśmy, nie brakuje.

eprasa.pl 6757ebb9d5

Czekamy na sygnał

Pamiętajmy, że spora przestrzeń oznacza także spore wymagania w zakresie utrzymania komfortowej temperatury. Potrzebne są więc sprawne systemy ogrzewania i klimatyzacji. Pozostawiono więc tutaj oryginalne ogrzewanie autobusowe, ale domontowano system suchego Webasto – Airtop 4 kW. Za chłód natomiast odpowiadają dwa klimatyzatory Dreiha zdolne dzięki centrali Multiplus do pracy w warunkach bez dostępu do sieci energetycznej. Pozostawiono do tego oryginalną klimatyzację autobusową. Duża powierzchnia okien stwarza ryzyko nadmiernego nagrzewania wnętrza w ciepłe dni lub wychładzania w zimne. Z uwagi na to w Balcampie zainstalowano kanały wentylacyjne z wylotami przyokiennymi, z nadmuchem sterowanym z centralki autobusu. Ryzyko utraty ciepła lub przegrzania wnętrza nie jest jednak tak duże, jak mogłoby się wydawać. Okno autobusowe jest bowiem konstrukcją podwójną, podobnie jak okna w pojazdach kempingowych, więc przenikalność temperaturowa nie jest tak duża jak w pojazdach osobowych czy dostawczych. Niemniej można optymalnie, zależnie od warunków pogodowych, decydować, który system i w jakim zakresie najlepiej wpisze się w potrzebę zapewnienia komfortu temperaturowego.

Wszyscy na jednej fali

Wspomniane już gabaryty, czyli długość całkowita 9,5 m, szerokość 2,40 m i masa DMC na poziomie 12,5 t, to warunki, które pozwoliły na zamontowanie 550-litrowego zbiornika czystej wody, 350-litrowego zbiornika wody szarej i 150-litrowego zbiornika na fekalia. Ten ostatni to system typowy dla autobusów, przerobiono tylko system spłukiwania, toaletę odnowiono, pozostawiając ją w zabudowie w oryginalnym miejscu. Fekalia można odpompować wężem do szamba dość sprawnie na odległość nawet 10 m dzięki maceratorowi, który nie tylko rozdrabnia fekalia, ale i odpowiada za odpompowanie zawartości zbiornika. Te parametry wydają się astronomiczne jak dla dwojga podróżników. Zabudowę przewidziano docelowo dla pary, chociaż zgodnie z życzeniem klienta z pierwotnych 42 foteli pozostawiono kilka „na wszelki wypadek". W tym też celu oprócz łóżka w sypialni zainstalowano dodatkowe łóżka dla gości. Schowków w autobuso-kamperze jest mnóstwo, zwłaszcza że część z typowych przestrzeni do przewozu bagażu pozostała i w omawianym pojeździe kempingowym. Z lewej strony samochodu znajduje się prysznic zewnętrzny, przestrzenie bagażowe są ogrzewane, wyłożone izolacyjnym alufoxem. Pulpit kierowcy obszyto skórą, z zewnątrz domontowano cztery kamery – z każdej strony dwie szerokokątne, by widzieć cały bok pojazdu, przednią oraz tylną.

Blat kuchenny wykonano z corianu, zainstalowano zmywarkę, kuchnię indukcyjną, mikrofalówkę z funkcją piekarnika... Bez śladu wykorzystania gazu, zgodnie z założeniami.

Wewnątrz podłączono dwa telewizory, jeden w salonie, drugi w sypialni. Część wypoczynkowo-sypialną można całkowicie zamknąć i odizolować od reszty pojazdu. Łazienka zawiera pełnowymiarowy prysznic i umywalkę z szafką. Za nastrojową atmosferę odpowiada oświetlenie ambientowe, punktowe w istotnych miejscach w pojeździe oraz miękki sufit w całym wnętrzu.

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

WCC W GRONIE PONAD 500 DEALERÓW



Aviva Lite 300 LH to mniejszy model najlżejszej przyczepy kempingowej, jaką kiedykolwiek zbudowała Adria. W gotowości do jazdy waży tylko 638 kg, a jej DMC to 750/1000 kg

Profesjonalni doradcy i jednocześnie entuzjaści caravaningu najlepiej pomogą wybrać odpowiedni model z gamy wiodących marek. Taką wiodącą marką wśród producentów jest słoweńska Adria. Jej propozycje poznamy w salonie Warszawskiego Centrum Caravaningu (WCC).



Supersonic ustanawia najwyższy poziom rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa pojazdu i bezkompromisowego życia na pokładzie kampera

Adria Mobil projektuje i produkuje pojazdy kempingowe od 1965 r. I z każdym rokiem robi to z coraz większym sukcesem rynkowym. Od 2017 r. słoweńska firma działa w ramach wiodącej grupy producenckiej Trigano, której przyczepy stanowią ok. 18% sprzedawanych w Europie, a kampery mają aż 29-procentowy udział w rynku. Marka Adria odnosi obecnie większe sukcesy niż kiedykolwiek wcześniej. Dzięki dobrze zaprojektowanym, wysokiej jakości i nagradzanym modelom domów na kołach plasuje się w czołówce sprzedaży. To także zasługa ponad 500 punktów dealerskich, których kompetentny personel i zaplecze serwisowe pozwala miłośnikom caravaningu cieszyć się beztroskimi podróżami. W Polsce takim adresem jest Warszawskie Centrum Caravaningu (WCC).

Jak bardzo ewoluowały modele, widać na przykładzie przyczep. Był rok 1965, gdy na rynku zadebiutował model Adria 375, a krótko potem błękitny pas stał się znakiem rozpoznawczym na europejskich kempingach. Dziś kontynuacją gamy najmniejszych modeli jest najnowsza Aviva Lite 300 LH – to skądinąd najlżejsza przyczepa kempingowa, jaką kiedykolwiek zbudowała Adria. Waży poniżej 700 kg, więc idealna w zaprzęgu z małymi autami, także oczywiście elektrycznymi. Trzymetrowej długości pokład – krótszy o 60 cm od modelu Lite 360 DK – stworzono dla trzyosobowej załogi. W programie produkcyjnym podobnie lekkie są kultowe przyczepy Action, które w specyfikacji Sport mają bardzo off-roadowy charakter. Aviva 360 DK ma pokład o długości tylko 415 cm, ale dzięki piętrowym łóżkom zapewni sen pięcioosobowej załodze – to właśnie walor przyczep z DMC ok. 1000 kg, więc nadal lekkich. Jeszcze bardziej zróżnicowane modele to walor przyczep Altea w zależności od układu zaprojektowanych dla trzech–siedmiu osób.

W salonie WCC warto zapytać o atrakcyjne oferty specjalne i edycje z dodatkowym wyposażeniem, aby zaoszczędzić więcej i doświadczyć więcej! Zwłaszcza że w nowym roku modelowym seria przyczep kempingowych Adora zyskała nową szatę graficzną nadwozia i udoskonalony design wnętrza, m.in. fronty mebli kuchennych o wyglądzie drewna, co zapewnia większy komfort i harmonijny, świeży wygląd. Adora i Alpina to już dużo bardziej luksusowe

eprasa.pl 6757ebb9d5







Przyczepy Action to elastyczna jadalnia oferująca wygodne siedzenia i w pełni regulowany stół z łatwą konwersją do spania dla dwóch osób, a nawet zakwaterowania dla czteroosobowej rodziny. Uwagę zwraca panoramiczny dach – ten jest jeszcze większy w gamie przyczep Adora (na zdjęciu model 613 o długości z dyszlem ponad 8 m)

propozycje. Te pierwsze to skądinąd najlepiej sprzedające się pojazdy. I nic dziwnego, bo do wyboru mamy aż 12 modeli, a każdy z panoramicznym dachem. Ich masa własna to od 1190 kg do 1850 kg i długość liczona dyszlem od 675 cm do 953 cm. Osiem modeli Alpina to propozycje o masie od 1580 kg do 2310 kg. Tu standardem zamiast powietrznego ogrzewania Truma S jest najbardziej komfortowy system wodny Alde Compact 3000. W programie produkcyjnym są jeszcze domy z dyszlem Altea i Astella – te drugie to najbardziej luksusowe połączenie walorów tiny house z przyczepą kempingową. Najbardziej prestiżowy projekt wyróżnia się ogromną, loftową przestrzenią.

W 1982 r. Adria debiutuje w segmencie kamperów, by ćwierć wieku później inżynierowie rozpoczęli intensywne prace nad stworzeniem pierwszego w pełni zintegrowanego modelu pojazdu kempingowego. Korzystają z zaplecza technologicznego dopiero co otwartej fabryki w miejscowości Novo Mesto na Słowenii. W 2010 r. integra pod nazwą Sonic zaczyna zdobywać rzeszę najbardziej wymagających fanów caravaningu. Dwa lata temu jeszcze bardziej luksusowy, bo bazujący na podzespołach Mercedes-Benz, Supersonic plasuje firmę pośród producentów klasy premium. Kamper zainspirowany najnowszymi rozwiązaniami w zakresie projektowania jachtów powstał z myślą o osobach, które cenią sobie wyrafinowaną elegancję i nieograniczone możliwości przez 365 dni w roku, by wspomnieć podwójną podłogę i 150-litrowy zbiornik na wodę.



W 2020 r. Adria pokazuje typoszereg kamperów Coral. Model XL ma nawet siedem homologowanych miejsc siedzących

Za nami światowa premiera pierwszego kampera firmy na bazie Volkswagena Craftera. Compact Max jest bez wątpienia ekscytującym dodatkiem do kolekcji modelowej na sezon 2024/2025 reprezentowanej przez modele Compact Supreme i Compact, które powstają na bazie Fiata Ducato w dwóch długościach nadwozia (679 i 699 cm). Pierwszy kamper Adria na podwoziu Volkswagena jest nieco szerszy od innych modeli – zabudowa ma 217 cm. Debiutuje w trzech układach wnętrz – SP, SL, DL. Sypialnia główna z tyłu to podłużne łóżka lub łóżko poprzeczne. Cechą wspólną jest elegancka łazienka z obrotową ścianą i oddzielną kabiną prysznicową. Wszystkie trzy modele oferują ogrzewanie postojowe olejem napędowym i panoramiczny widok z salonu zintegrowanego w połowie z szoferką pojazdu. Seria kampervanów korzysta na boomie na możliwie zwrotne pojazdy. Propozycja Adrii okazała się pionierska pod względem różnych funkcjonalnych rozwiązań projektowych, takich jak np. panoramiczne okno dachowe.

Od debiutu w 2023 r. zyskuje prestiżowe wyróżnienia w uznaniu doskonałości wzornictwa przemysłowego. Kto z kolei szuka kampera wybitnie rodzinnego czy z myślą o wypożyczalni, tego na pewno zainteresuje Coral XL – to kamper z potężną alkową sypialną o długości 7 lub 7,4 m.

Dystrybutor w Polsce:
Warszawskie Centrum Caravaningu (WCC)

eprasa.pl 6757ebb9d5

NIEZALEŻNA
EURA MOBIL XTURA XT 686 EF



Patrząc na tę półintegrę i zestawiając jej uzbrojenie wyprawowe z dostępnymi w kraju przestrzeniami offroadowymi, można odnieść wrażenie, że producent strzelał z armaty do królika. Wydaje się, że nie ma takiej głuszy, bagna, pustyni czy podbiegunowej tundry, której Xtura nie byłaby w stanie pokonać.

Półintegra Eura Mobil Xtura została w 2024 r. nagrodzona statuetkami European Innovation Award w kategoriach „Koncepcja ogólna" oraz „Wybór blogerów". Wśród wielu obecnych na rynku kamperów z wyprawową podstawą programową obydwa przyznane laury nie dziwią po poznaniu szczegółów koncepcji Xtury. Można je jednak połączyć jednym terminem. Jest nim niezależność.

Koncepcja

Metaforycznie ujmując, ten kamper proponuje możliwość cieszenia się pełną swobodą tam, gdzie inni muszą iść na kompromisy. To założenie wpisane zostało w koncepcję Xtury. Dzięki pojemności i wydajności energetycznej pozwalającym na niezależną od zewnętrznych źródeł pracę nawet przez 30 dni, napędowi na wszystkie koła, wyjątkowo odpornej na skręcanie nadbudowie i nawigacji, która działa w dowolnym miejscu na świecie, ten wyprawowiec dojedzie do wymarzonych miejsc z dala od utartych szlaków. Realizując obietnicę, Xtura rozpieszcza nowoczesną technologią pokładową, wygodnymi funkcjami i całoroczną nadbudową. Nie charakteryzuje się rozwiązaniami przeznaczonymi do szczególnych, ekstremalnych sytuacji, ale raczej przydatnością do szerokiego zakresu zadań – od wygodnego i relaksującego podróżowania po wymagające technicznie wyzwania w odległych krajach o słabo rozwiniętej infrastrukturze.



Energetyka

To możliwe dzięki stacji zasilania składającej się z akumulatora litowego 330 Ah i dwóch paneli fotowoltaicznych po 135 W każdy oraz dodatkowym panelom rozkładanym. Można powiedzieć, że to życiodajne źródło, które dostarcza energię do centrum dystrybucji, którym jest rozdzielnica Victron Multiplus sterowana z poziomu kontrolera Garmin/EmpirBus. W zależności od warunków można pozostać niezależnym od sieci energetycznej jeszcze dłużej, ponieważ Xtura może się szybko doładować za pomocą wzmocnionego alternatora 60 A. Dzięki trzykilowatowemu inwerterowi jest tutaj mnóstwo rezerw do ładowania akumulatora i gotowania, a także dla potrzeb systemu klimatyzacji i indywidualnych odbiorników energii. System sterowania współdzieleniem energii zapewnia optymalne wykorzystanie zasobów. Sterowane przez EmpirBus pokładowe wyświetlacze zapewniają również wygodny przegląd wszystkich kluczowych parametrów wydajności i pokładowych rezerw energii za pośrednictwem panelu sterowania lub smartfona.

eprasa.pl 6757ebb9d5



Niezależność

Na niezależność w stylu offroad składają się oczywiście nie tylko komponenty optymalizacji energetycznej. Należą do nich również: stabilność skrętna, odporność na warunki atmosferyczne i zewnętrzne oddziaływanie chemiczne, izolacja cieplna bez mostków termicznych, technologia Alde do podgrzania wody i wodnego ogrzewania podłogowego, prześwit i długość nawisu, nowoczesne wnętrze, felgi Delta z oponami BFG, system bagażnika dachowego, wydajne oświetlenie boczne i tylne czy możliwość rozbudowania systemu o nawigację Garmin Tread Overland. Daleki od wad obraz pojazdu kształtuje też bezdrzewna nadbudowa wykonana w technologii Eura Mobil Sealed Structure, w której panele kompozytowe z włókna szklanego są łączone na całej powierzchni profili aluminiowych za pomocą klejów przemysłowych, a następnie uszczelniane. W efekcie otrzymujemy nadwozie o wysokiej sztywności skrętnej, długiej żywotności (10-letnia gwarancja braku przecieków) i wysokiej odporności na czynniki zewnętrzne, a także naprężenia mechaniczne.

Socjal

Wśród wyposażenia części mieszkalnej znajdziemy lodówkę kompresorową, hybrydową kuchenkę z dwoma palnikami gazowymi i płytą indukcyjną, w czarnym kolorze. Tej samej barwy są detale takie jak haczyki na ścierki, ręczniki, uchwyty szafek i szuflad, lampki czy kieszenie na gazety i drobiazgi. Pomimo niewielkiej całkowitej długości, znacznie mniejszej niż 7 m, i szerokości zaledwie 2,20 m znajdują się tutaj wygodne pojedyncze łóżka, każde z materacem o długości 1,95 m. Rowery i inny sprzęt sportowy można bezpiecznie zakotwiczyć w garażu za pomocą szyn mocujących. Ponadto przemyślana konstrukcja łazienki z obrotową ścianą prysznicową daje szansę na skuteczne odświeżenie. Ledowy pas świetlny o mocy ponad 21 tys. lumenów to pewna widzialność w terenie. Z tyłu i z boku znajdują się również światła do oświetlania miejsc parkingowych lub doświetlenia podczas załadunku i manewrowania w ciemności.

4×4

Na koniec to, co właściwie najważniejsze. Bazą dla modelu Xtura XT 686 EF jest Mercedes-Benz 4x4 z silnikiem wysokoprężnym o pojemności 2 l, o mocy 190 KM i skrzynią automatyczną MB 9G-Tronic. Funkcja połączeń alarmowych, obsługiwana przez satelitę i niezależna od sieci komórkowej, zapewnia dodatkowe bezpieczeństwo z dala od cywilizacji. Tam gdzie sieć serwisowa Daimler Benz Truck Service i sieć serwisowa EmpirBus jest dostępna, mamy gwarancję, że pojazd bazowy i system elektroniczny będą w rękach ekspertów. Nawet poza Europą, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Obejrzyj prezentację Eura Mobil Xtura XT 686 EF na naszym kanale YT

REKLAMA



GROUP ACK
samochody i przyczepy kempingowe

Odkryj całą game modeli na
www.kampery.ack.com.pl

ACK Group 47-225 Kędzierzyn-Koźle, ul. Zwycięstwa 11
Sprzedaż kampery@ack.com.pl +48 601 409 938
Serwis serwis@ack.com.pl +48 663 624 634 +48 663 999 677

EURA MOBIL POLSKA · SAWIKO POLSKA · benimar POLSKA · Sterckeman POLSKA · KARMANN Mobil POLSKA





Miejsce kierowcy pomimo wysokości nad jezdnią pozwala na ustawienie pozycji jak w osobówce

SKYDANCER **JEDYNY NA ŚWIECIE** KAMPER-KABRIOLET

Skydancer ma być dla użytkownika gwarancją nieziemskich doznań. Podstawą dla wrażeń nadprzyrodzonych, co zapowiadają chociażby logo i nazwy pojazdu, będące jednocześnie wizytówką małej manufaktury producenta. Tancerka nieba, Dakini, to mityczna postać buddyjska, kapłanka starożytnych Indii, istota żeńska o zmiennym temperamencie, która pełni rolę muzy dla praktyk duchowych.

I tutaj wszystko się zgadza! Jedyny na świecie kamper-kabriolet jest w stanie w ciągu chwili odsunąć dach, przenosząc nas bliżej nieba, a sama przemiana dostarczy dawkę duchowych doznań.

Studium prototypu

Piotr Kubiński, autor koncepcji, swoją wizję połączenia założeń pojazdu kabrio z kamperem pokazał światu w 2014 r. podczas targów Caravan Salon w Düsseldorfie. Jedno ze stoisk zajął wówczas oliwkowo-zielony prototyp zbudowany na podwoziu Mercedesa Atego. Podobnie jak i w najnowszej odsłonie Skydancer miał wysoko umieszczoną podłogę zarówno części mieszkalnej, jak i szoferki, co umożliwiało kierowcy zajęcie miejsca wysoko, spojrzenie na świat z góry i pozwalało na bujanie w obłokach z otwartym dachem. Pomysł zaprezentowany przed 10 laty był tak oryginalny, nowatorski i wyprzedzający swoje czasy, że – jak to zwykle się dzieje w takich wypadkach – nie od razu zyskał poklask i proporcjonalne do skali innowacji zainteresowanie. Dopiero w 2019 r., kiedy światło dzienne na Międzynarodowych Targach Turystyki i Wypoczynku

eprasa.pl 6757ebb9d5

Kuchnia z płytą gazową i wieloma szafkami





Stolik przed pasażerem jest składany, a fotele drugiego rzędu mają regulowane oparcia



Sypialnia dla dwóch osób w osnowie stylowej aranżacji kolorystycznej i znakomitych materiałów



Kokpit szoferki obszyto skórą



Logo Skydancera przedstawia Dakini – tancerkę nieba

w Stuttgarcie ujrzał drugi prototyp, stał się automatycznie maskotką wydarzenia. Otworzył oczy caravaningowym niedowiarkom. Skydancer Apero był już mniejszym kamperem, zbudowanym na bazie Fiata Ducato, stworzonym dla kierowców z prawem jazdy kategorii B, ale jednocześnie oferującym wrażenia jak z prowadzenia ciężarówki dzięki wysoko położonemu fotelowi kierowcy. Szybko znalazł nowego właściciela, co pomogło Piotrowi Kubińskiemu przy starcie kolejnej odsłony kampera-kabrio i znalezieniu inwestorów dla spółki kapitałowej Skydancer.

Z głową w chmurach

Obecnie prezentowany Skydancer to już dojrzały, dopracowany projekt, który zachwyca oryginalnością wnętrza i nadwozia oraz odsłania oblicze rasowego pojazdu kempingowego segmentu premium. Rozwiązań niespotykanych w innych kamperach jest tutaj sporo. Jednym z najbardziej charakterystycznych, poza otwieranym elektrycznie dachem nad przednią połową pojazdu, jest brak klasycznych lusterek. Widok wsteczny tworzą w Skydancerze wideolusterka spotykane w nowoczesnych pojazdach ciężarowych. Dzięki podnoszonej i regulowanej elektrycznie kierownicy można dowolnie obracać fotel kierowcy. Co więcej, dopiero po wyjęciu kluczyka ze stacyjki zwalniają się blokady homologowanych foteli Aguti Design. Okna odsuwane elektrycznie razem z przodem przypominającym kosmiczny pojazd, za co odpowiadają m.in. szyby produkcji Bertone Glass, to ważne punkty projektu. Budują rozpoznawalność, zarazem zapewniając wnętrzu dużo światła. Oprócz oczywiście otwieranego dachu. Sen pod gołym niebem to nie mrzonka. Skydancer ma dokładnie pod nim rozkładane łóżko dla dwóch osób. Do grona ciekawych rozwiązań należy też wysuwana ze ściany – oczywiście elektrycznie – toaleta workująca Clesane. Nad nią odchylany zlew wraz z prysznicem tworzący łazienkę. I ta wysokość! Na całej długości pojazdu, w tym i w prysznicu, osobie o wzroście 1,90 m pozwala na swobodne wyprostowanie ciała. Garaż również jest przestronny. Jak zapewnia konstruktor, jego gabaryty umożliwiają przewóz nawet dużego choppera.

Czy będzie seryjny?

Bazą dla trzeciej odsłony Skydancera został również Fiat Ducato z manualną skrzynią biegów. Jednak wybór wersji podwoziowej, w tym i przeniesienia napędu, pozostawać będzie w gestii klienta. Kiedy ruszy produkcja, podobnego wyboru będzie można dokonać w zakresie aranżacji kolorystycznej wnętrza, doboru materiałów tapicerskich, automatyki i elektroniki lub innych podzespołów.
Autor projektu oraz inwestorzy nie chcą jeszcze zdradzać szczegółów dotyczących rozpoczęcia produkcji, wiemy jednak, że ustalenia są już właściwie na finiszu. Niedługo więc będzie można zamawiać wykonywane seryjnie Skydancery i cieszyć się z niebieskiego dachu nad głową. Sky is the limit!

Jeżeli jesteś zainteresowany zakupem, zadzwoń, tel. +49 172 2585752

eprasa.pl 6757ebb9d5

ADRIA W DWÓCH ODSŁONACH
ADORA 573 PT I ALTEA 552 PK

Zacieśniając współpracę z Adrią, firma Elcamp może się pochwalić coraz szerszą ofertą przyczep kempingowych renomowanej marki – takich, które spełniają oczekiwania zarówno wymagających entuzjastów caravaningu, jak i rodzin poszukujących funkcjonalnych rozwiązań. O zaletach przyczep z serii Adora i Altea piszemy, przyglądając się bliżej dwóm wybranym modelom: Adorze 573 PT oraz Altei 552 PK.







Adora 573 PT

Adria Adora to linia premium, która zyskała uznanie użytkowników i branżowych ekspertów na całym świecie. 573 PT to jeden z wielu dostępnych układów, który wydaje się idealnym wyborem dla tych, którzy cenią elegancję, przestronność i funkcjonalność na każdym etapie podróży. Przyczepa o całkowitej długości 7,7 m oferuje przestrzeń do życia i spania dla sześciu–siedmiu osób. Dzięki panoramicznemu oknu wnętrze pełne jest naturalnego światła, co potęguje wrażenie przestrzeni. Solidna konstrukcja to kolejna zaleta Adory 573 PT. Jej maksymalna dopuszczalna masa całkowita wynosi 2 tys. kg, co przekłada się na imponującą ładowność do 580 kg. Podobać się może „domowy" design Adory. Na uwagę zasługują wysokiej jakości materace Evopore z pokrowcami Tencel, które zadbają o komfort snu i higienę. Miłośnicy gotowania docenią kuchnię z trzypalnikową kuchenką, 140-litrową lodówką i stalowym zlewem. Zintegrowane systemy multimedialne, liczne porty USB i uchwyty na telewizor ułatwiają codzienne funkcjonowanie w podróży. Przestrzeń mieszkalna wzbogacona została o inteligentny system sterowania za pomocą aplikacji Adria Mach, która umożliwia zdalną kontrolę oświetlenia i temperatury.
A skoro już o temperaturze, komfort termiczny w każdą pogodę zapewnią ogrzewanie Truma Combi 4 oraz klimatyzacja. Producent chwali się uzyskaniem optymalnej dystrybucji ciepła we wszystkich przestrzeniach mieszkalnych oraz tym, że pojazdy przeszły intensywne testy w komorze termicznej, czego rezultatem są komfortowe wnętrza z w pełni działającym systemem wodnym – nawet podczas siarczystych mrozów.

eprasa.pl 6757ebb9d5









Altea 552 PK

To ostatnie dotyczy również przyczep z linii Altea. Mowa o lekkich, nowoczesnych przyczepach zaprojektowanych z myślą o rodzinach. Model 552 PK stanowi doskonały przykład połączenia kompaktowych wymiarów z funkcjonalnością, oferując miejsce do spania dla sześciu–siedmiu osób.

Licząca 7,6 m długości przyczepa jest nieco lżejsza od Adory 573 PT – jej maksymalna masa całkowita wynosi 1500 kg, co czyni ją łatwiejszą w holowaniu. Wnętrze o wysokości 1,95 m zaprojektowane zostało tak, aby pomieścić wszystkie niezbędne rzeczy, w czym pomagają m.in. liczne pojemne schowki.

Altea 552 PK oferuje praktyczne rozwiązania dla rodzin, w tym łóżka piętrowe (196 × 75 cm) i przestronne łóżko główne (200 × 137 cm). Kuchnia z lodówką o pojemności 167 l i trzypalnikową kuchenką spełni oczekiwania nawet najbardziej wymagających kucharzy amatorów.

Konstrukcja z lekkich materiałów i zaawansowane zawieszenie AL-KO sprawiają, że Altea to idealny towarzysz podróży dla tych, którzy często zmieniają miejsca postoju.

O komforcie termicznym nawet podczas chłodniejszych dni już wspomnieliśmy, dodajmy więc tylko, że za ogrzewanie odpowiada Truma S3004.

Dla kogo Adora, a dla kogo Altea?

Dla kogo? Napiszemy tak: bez względu na wybór każda z tych przyczep zaoferuje Wam niezrównane doświadczenie caravaningu, łącząc komfort, nowoczesność i funkcjonalność. Gdy mowa o Adrii, nie może być inaczej.

REKLAMA

ODKRYJ NOWĄ GENERACJĘ



SUN LIVING

WWW.ELCAMP.PL

KRAKÓW, UL. TYNIECKA 118E

eprasa.pl 6757ebb9d5



MAŁE, ALE WSZECHSTRONNE

PRZEGLĄD PRZYCZEP KEMPINGOWYCH TOMPLAN

Na łamach „Polskiego Caravaningu" piszemy zazwyczaj o dużych, luksusowych przyczepach kempingowych, w których produkcji prześcigają się światowe koncerny, jednak nie zapominamy też o tych mniejszych. Na kompaktowe, lekkie i funkcjonalne konstrukcje stawia firma TOMPLAN. Jej przyczepy kempingowe – Mini Tommy, Tommy i Tommy BD, ale również kempingowo-transportowa Sport Transport Caravan – zdobyły uznanie nie tylko na rynku krajowym, ale również za granicą.

Mini Tommy i Tommy – idealne dla początkujących

Są wygodne, trwałe, wyprodukowane z wysokiej jakości materiałów – skromne rozmiarami, ale za to niezwykle mobilne. Ich największa zaleta: niewielka masa całkowita (poniżej 750 kg), która pozwala holować je posiadaczom prawa jazdy kategorii B. Najmniejszym modelem w ofercie TOMPLAN jest Mini Tommy, zaprojektowany z myślą o miłośnikach minimalizmu. Wyposażona w łóżko składane o wymiarach 200 x 140 cm przyczepa dostępna jest w dwóch wersjach: podstawowej TMC 25.00 (bez wyposażenia) oraz TMC 25.01, rozszerzonej o aneks kuchenny. W obu przypadkach standardowe wyposażenie obejmuje amortyzatory, materac wraz z matą wentylacyjną, okno dachowe oraz okna boczne.

Pełną funkcjonalność przy zachowaniu kompaktowych wymiarów oferuje Tommy, większy brat Mini Tommy'ego. Przyczepa wyróżnia się optymalnym wykorzystaniem przestrzeni, zapewniając komfort zarówno w trakcie podróży, jak i podczas wypoczynku. Wewnątrz znajdziemy przestrzeń dzienną z rozkładanym stolikiem, kanapami oraz szafami. Po złożeniu stolika powstaje przestronne łóżko o wymiarach 200 x 200 cm. Na aneks kuchenny składają się między innymi dwupalnikowa płyta kuchenna, zlewozmywak i 60-litrowa chłodziarka marki Dometic. Brodzik z zasłoną prysznicową, umywalka, chemiczna toaleta obrotowa marki Thetford oraz lustro to z kolei wyposażenie łazienki, którą znajdziemy w wersji TK 30 TL. Wersja wyposażona w ogrzewanie umożliwia korzystanie

eprasa.pl 6757ebb9d5





z przyczepy także w chłodniejsze dni, co pozwala na komfortowe jej użytkowanie również w chłodniejszych miesiącach. Dzięki opływowym kształtom przyczepy Mini Tommy i Tommy są nie tylko aerodynamiczne, ale również zachwycają prezencją. Obie pozwalają również na zamontowanie dedykowanych przedsionków ze stalową konstrukcją, które znacząco zwiększają przestrzeń wypoczynkową i są dostępne jako osobna opcja zakupu.

Tommy BD – nowe możliwości aranżacji

Choć wnętrze modelu Tommy BD zachowuje charakterystyczny kształt serii, przeszło znaczną metamorfozę. Główna zmiana dotyczy umiejscowienia drzwi wejściowych, które przeniesiono na tylną ścianę – stąd skrót „BD" („back door"). Taki układ otwiera nowe możliwości aranżacji wnętrza. Przyczepa zachowuje charakterystyczną dla serii lekką konstrukcję i masę całkowitą do 750 kg.

W środku znajdziemy łazienkę o wymiarach 84 × 68 cm z toaletą, umywalką i wysuwanym kranem prysznicowym, a także aneks kuchenny z dwupalnikową kuchenką Dometic, zlewem i chłodziarką. Przestrzeń do spania obejmuje dwuosobowe łóżko o wymiarach 190 × 115 cm oraz składane łóżko piętrowe i parterowe, które oferują miejsca dla dzieci lub dodatkową przestrzeń na bagaż. Przestrzeń łóżka piętrowego i parterowego może być złożona, tworząc salon ze stolikiem oraz miejsca siedzące do codziennego użytku.

Nowoczesne technologie, takie jak akumulator litowy LiFePO4 z łącznością Bluetooth czy opcjonalny 32-litrowy zbiornik na wodę, zwiększają komfort podróżowania. Z przyczep można korzystać przez cały rok dzięki opcjonalnemu ogrzewaniu podłogowemu i Truma VarioHeat.

Sport Transport Caravan – caravaning i transport w jednym

Dla osób, które chcą połączyć caravaning z transportem motocykli, quadów czy sprzętu sportowego, TOMPLAN opracował Sport Transport Caravan, która dostępna jest w dwóch długościach: SC 550 (5,5 m) i SC 600 (6 m). Przyczepa podzielona została na dwie niezależne części: mieszkalną i towarową. Ta druga mierzy 3–3,5 m długości, a znajdziemy w niej uchwyty do mocowania ładunku oraz listwy zabezpieczające. Część mieszkalna jest przestronna i funkcjonalna, a znajdziemy w niej m.in. łóżko piętrowe, stół, szafy i szafki, kuchnię z 60-litrową lodówką, łazienkę z brodzikiem oraz ogrzewanie Truma.

Wymiary wnętrza wynoszą 2,5 × 2,0 × 2,1 m, a masa całkowita to 2700 kg (wersja 550) i 3500 kg (wersja 600). Dodajmy, że można ją wyposażyć dodatkowo m.in. w drzwi boczne w części towarowej, instalację elektryczną (lampa sufitowa, gniazda, skrzynka bezpiecznikowa), koła zapasowe czy choćby markizę.

Mniejszą, jednoosiową wersją jest Midi Sport Transport Caravan 360, która mierzy 3,6 m długości przy zachowaniu wszystkich najważniejszych funkcji. W zależności od wersji wyposażona jest w drzwi dwuskrzydłowe lub aluminiowy trap, a także grzejnik, zlewozmywak i szafki.

Gwarancja jakości

Przyczepy TOMPLAN wykonane są z materiałów typu sandwich, które zapewniają trwałość i izolację termiczną. Zastosowanie lekkich tworzyw z recyklingu w szkielecie przyczep pozwala na redukcję wagi i poprawę aerodynamiki. Modele są dostępne w wersjach hamowanych i niehamowanych, co umożliwia dobór przyczepy pod kątem własnych preferencji.

Ze szczegółową ofertą przyczep TOMPLAN można się zapoznać na stronie internetowej tomplan.eu.

www.tomplan.pl



eprasa.pl 6757ebb9d5

MAŁY DOM
WIELKIE MOŻLIWOŚCI

KOMPAKTOWE MIESZKANIE, KTÓRE POSTAWISZ NIEMAL WSZĘDZIE

Mieszkanie w tiny house'ach to trend, który zyskuje coraz większą popularność na świecie, jednak w Polsce wciąż raczkuje. Te małe, mobilne domy oferują coś, czego trudno szukać w tradycyjnym budownictwie – swobodę, minimalizm i brak skomplikowanych formalności. Jak wygląda życie w takich domkach? Dlaczego ludzie decydują się na ich zakup? I czy tiny house może być pełnoprawnym całorocznym domem? Odpowiedzi na te pytania znajdujemy, słuchając historii ludzi, którzy zdecydowali się na ten nietypowy styl życia.



Tiny house'y to małe, mobilne domy, które łączą funkcjonalność z estetyką. Mają powierzchnię od 15 do 30 m² i zazwyczaj wyposażone są we wszystkie niezbędne udogodnienia: salon, kuchnię, łazienkę, a często nawet antresolę sypialną. Budowane na przyczepach, można je przetransportować w dowolne miejsce, co pozwala właścicielom zmieniać lokalizację swojego domu wedle potrzeb.

I najważniejsze: nie trzeba pozwoleń na budowę, ponieważ takie konstrukcje klasyfikuje się jako pojazdy. Dzięki temu omijamy formalności, które potrafią znacznie wydłużyć i podrożyć proces budowy tradycyjnego domu.

Alternatywa dla miejskiej kawalerki

Warszawa – miasto kontrastów, w którym ceny mieszkań osiągają niebotyczne kwoty – okazała się idealnym miejscem na tiny



eprasa.pl 6757ebb9d5

house dla pani Ewy. Po stracie domu stanęła przed trudnym wyborem: kosztowne mieszkanie na kredyt czy rozwiązanie alternatywne.

– Nawet kawalerki na Białołęce były poza moim zasięgiem finansowym – wspomina Ewa. – Gdy mój syn znalazł w internecie informacje o tiny house'ach, początkowo nie wierzyłam, że można w takim domku mieszkać cały rok. Myślałam, że to bardziej letniskowe rozwiązanie, ale szybko się przekonałam, że nadają się do całorocznego zamieszkania.

Tiny house Ewy ma długość 7,2 m i został dopasowany do jej potrzeb. Wyposażono go w klimatyzację z funkcją grzania oraz ogrzewanie podłogowe, które zapewniają komfort w każdych warunkach pogodowych. Z kolei dzięki rekuperacji właścicielka może cieszyć się świeżym powietrzem bez utraty ciepła.

– Największą zaletą tego domu jest fakt, że nie potrzebowałam pozwolenia na budowę. Postawiłam go tam, gdzie chciałam, i od razu mogłam się wprowadzić – opowiada Ewa. – Za pieniądze, które wydałam na domek, w Warszawie mogłabym sobie pozwolić jedynie na malutką kawalerkę, a tutaj mam wszystko, czego potrzebuję.

Surferzy znad Bałtyku

Ania i Tomek z Krakowa to pasjonaci surfingu. Swój tiny house postawili nad polskim morzem, gdzie służy im jako letnia baza wypadowa. Wyposażony w instalację off-grid domek pozwala na życie bez dostępu do sieci zewnętrznych – zasilany jest panelami fotowoltaicznymi, a wodę czerpie ze 100-litrowego zbiornika.

– Nasza działka leży w Nadmorskim Parku Krajobrazowym, gdzie budowa tradycyjnego domu jest niemożliwa. Tiny house okazał się idealnym rozwiązaniem – mówi Tomek. – Jest przestronny, dobrze izolowany i mobilny. A kiedy najdzie nas taka ochota, możemy przetransportować go w inne miejsce.

Ich domek jest nie tylko praktyczny i niezależny, ale też ekologiczny. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom, jak panele słoneczne i energooszczędne sprzęty, koszty utrzymania są minimalne.



– To niezwykle komfortowy sposób na życie. Mamy wszystko, czego potrzebujemy, a jednocześnie czujemy się bliżej natury – dodaje Ania.

Domek na łonie natury

Dla Janka z Lubniewic tiny house był odpowiedzią na ograniczenia związane z działką rolną. Nie mógł tam postawić tradycyjnego domu, ale niewielki domek mobilny okazał się strzałem w dziesiątkę. – Żona dostała w spadku ziemię nad jeziorem. Chcieliśmy stworzyć miejsce, gdzie moglibyśmy odpoczywać, ale postawienie domu na działce rolnej było niemożliwe z uwagi na brak warunków zabudowy – opowiada Janek. – Tiny house rozwiązał wszystkie nasze problemy. Wystarczyło znaleźć odpowiednie miejsce i domek gotowy był do zamieszkania.

Ich ośmiometrowy domek powstał w zaledwie półtora miesiąca. Jak podkreśla Janek, szybka produkcja i brak potrzeby uzyskania pozwolenia na budowę były kluczowe w podjęciu decyzji.

– Domek został wyposażony zgodnie z naszymi oczekiwaniami. Jest kompaktowy, ale świetnie zaprojektowany. Dzięki temu czujemy się tutaj komfortowo, choć powierzchnia jest niewielka – dodaje.

– A co najważniejsze, nie muszę się martwić kredytem ani kosmicznymi cenami mieszkań.

Dlaczego tiny house?

Chociaż w Polsce tiny house'y są wciąż mało popularne, ich potencjał wydaje się ogromny. To rozwiązanie dla osób, które chcą uniknąć wysokich kosztów kredytów hipotecznych, marzą o elastycznym stylu życia lub potrzebują dodatkowej przestrzeni – czy to w formie biura, czy domku letniskowego. Plusem jest również krótki czas realizacji. Budowa tradycyjnego domu to proces, który może się ciągnąć latami. W przypadku tiny house'ów produkcja i wykończenie zajmują zaledwie kilka miesięcy.

Można je postawić w górach, nad morzem czy na własnej działce w lesie – wystarczy, że znajdzie się odpowiednie miejsce do zaparkowania. Jeśli obecna lokalizacja przestanie nam odpowiadać, domek można przetransportować w inne miejsce.

Oczywiście życie na małej przestrzeni wymaga kompromisów. Organizacja przestrzeni, eliminowanie niepotrzebnych rzeczy i rezygnacja z niektórych luksusów to codzienność, ale dla wielu osób to cena, jaką warto zapłacić za mobilność i brak kredytów.

Czy tiny house'y to przyszłość mieszkalnictwa w Polsce? Trudno przewidzieć, ale jedno jest pewne – w świecie coraz większych kosztów życia ta minimalistyczna koncepcja ma szansę na trwałe zadomowienie się w naszych realiach.

REKLAMA





Artykuł powstał przy współpracy
MOBI HOUSE
TINY HOME BIG LIVING
- producentem domów mobilnych
nie tylko holiday jezdnych



UBRANI W SALOMONA

BEZ WZGLĘDU NA STYL UPRAWIANEGO NARCIARSTWA ZNAJDZIESZ TUTAJ SPRZĘT DLA SIEBIE!

DLA NIEGO



KASK

Kask z osłoną przeciwsłoneczną typu all-in-one Osmo Pro Sigma Photo jest częściowo wykonany z materiałów pochodzących z recyklingu i wyposażony w poprawiającą kontrast osłonę przeciwsłoneczną Sigma Photo, która idealnie pasuje do okularów korekcyjnych i dostosowuje jasność do warunków oświetlenia. System regulacji Custom Dial 360 V umożliwia idealne dopasowanie w trzech płaszczyznach.

CZAPKA

Czapka Flatspin Reversible wyróżnia się modnym wyglądem i wydłużonym krojem. Jest to idealny wybór dla narciarzy uprawiających freeskiing.

KURTKA

Kurtka narciarska z izolacją Brilliant została sprawdzona i dobrze przyjęta przez miłośników zabawy na śniegu. Podobnie jak spodnie wyprodukowano ją z wykorzystaniem 86% materiałów pochodzących z recyklingu. Ma też warstwę hydrofobową bez zawartości PFC, izolację PrimaLoft Black oraz inteligentne rozwiązania.

KIJE

Kijki Polar Pro marki Salomon mają wytrzymały korpus z aluminium, który oferuje dłuższą trwałość i mniejszą masę. Są również wyposażone w rączki wykonane z dwóch materiałów, wygodny, szeroki pasek i wymienny talerzyk All Mountain.

MIDLAYER

Rozpinany na całej długości polar męski Essential Lightwarm świetnie się sprawdza jako druga warstwa podczas wszelkich zimowych aktywności. Utrzymuje ciepło, odprowadza wilgoć i zapewnia obieg powietrza.

SPODNIE

Spodnie narciarskie z izolacją Brilliant to jeden z najpopularniejszych wzorów. Dzięki warstwie zewnętrznej wykonanej w 86% z materiału z recyklingu oraz warstwie hydrofobowej bez zawartości PFC zapewniają wspaniały komfort. Izolacja PrimaLoft Black zabezpiecza przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

BUTY

Buty S/Pro Supra 120 oferują lepsze trzymanie stopy i przenoszenie energii bez względu na kształt stóp. W pełni dopasowują się do potrzeb dzięki wyko-rzystaniu technologii skorupy 3D Instep, która ogranicza do minimum nacisk na podbicie oraz ułatwia wpinanie i wypinanie.

NARTY

Narty S/Max 10 definiują na nowo pojęcia elegancji i osiągów. Wykorzystano w nich nową technologię Dual Core 2. Są wykonane z lekkich, ale wytrzymałych materiałów i mają ścianki boczne z materiału ABS pochodzącego z recyklingu.

eprasa.pl 6757ebb9d5

DLA NIEJ



KASK

Kask w wersji damskiej ma osłonę przeciwsłoneczną typu all-in-one Osmo Sigma, pochodzący z recyklingu rdzeń EPS, został też częściowo wykonany z recyklingowanych materiałów. Obrazu wyposażenia dopełnia osłona przeciwsłoneczna Sigma, która sprawdza się w połączeniu z okularami korekcyjnymi, oraz system regulacji Custom Dial V, który umożliwia precyzyjne dopasowanie kasku.

CZAPKA

Splot warkoczowy sprawia, że czapka Ivy jest jeszcze przyjemniejsza i bardziej kobieca. Polarowa wyściółka i mieszanka miękkich materiałów – w tym aksamitnej wełny z alpaki – utrzymuje ciepło i wygodę na stoku, jak i poza nim.

KURTKA

Kurtka narciarska z izolacją Brilliant wraz ze spodniami stworzy znakomity komplet narciarski. Materiały pochodzące z recyklingu są tutaj również obecne, jak i warstwa hydrofobowa bez zawartości PFC. Tak więc ciepło, dobre parametry użytkowe i świetny wygląd gwarantowane!

MIDLAYER

Średniej grubości rozpinany damski polar z kapturem Essential otula warstwą ciepłej i oddychającej tkaniny zarówno na stoku, jak i w mieście. Zaawansowany technicznie materiał polarowy wykonany z poliestru pochodzącego z recyklingu zatrzymuje ciepło blisko ciała, a jednocześnie umożliwia przepływ powietrza.

KIJE

Kijki Polar Prime Ergo S3 łączą atrakcyjne wzornictwo z parametrami. Pasek i rączka Ergo S3 z technologią szybkiego wpinania i wypinania oraz wymienny talerzyk All Mountain zapewniają bezpieczeństwo i wszechstronność na stoku.

NARTY

Zestaw dla kobiet S/Max N°10 stworzono z myślą o lekkości i osiągach. Narty oferują elegancki wygląd i zaawansowane rozwiązania wykorzystując technologię Dual Core 2. Można w nich pokonywać każdy zakręt z idealną precyzją.

SPODNIE

Moda i szyk obowiązują nie tylko na co dzień, ale i na stoku. Te spodnie to gwarancja dobrego wyglądu, ale i znakomitych parametrów użytkowych. Tak samo jak w wersji dla mężczyzn wykonano je z zaawansowanych technologicznie materiałów, utrzymują więc świetną ochronę przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Pomagają w tym izolacja PrimaLoft Black i inteligentne rozwiązania. Są gotowe do szaleństw na stoku w każdych warunkach.

BUTY

Buty S/Pro Alpha 100 są przeznaczone dla narciarek, które potrzebują doskonałych osiągów i łatwego dopasowania do kształtu stóp. Ten model o szerokości 98 mm ma skorupę i buty wewnętrzne, które umożliwiają swobodne dopasowanie. Zapewnia solidną stabilizację piętki bez zwiększania niepotrzebnego nacisku na podbicie.

eprasa.pl 6757ebb9d5



GOTOWI NA ZIMOWY CARAVANING!

OGRZEWANIE, ZASILANIE BEZPIECZEŃSTWO

Zima to nie czas na przerwę od caravaningu, ale doskonały pretekst, aby wyruszyć kamperem na kolejne przygody! Zimowe podróże wymagają jednak specjalnych przygotowań – od zapewnienia odpowiedniego ogrzewania, przez stabilne źródło energii, aż po zadbanie o bezpieczeństwo na oblodzonych drogach. Sprawdźmy więc, jakie kroki podjąć, aby w pełni cieszyć się zimowymi wyprawami i zyskać pewność, że jesteśmy gotowi na wszystko.

Ciepło i zasilanie w każdych warunkach

Niezawodne ogrzewanie wnętrza kampera to podstawa. Warto zaopatrzyć się w stację zasilania, która zachowuje wysoką wydajność w niskich temperaturach i umożliwia zasilanie różnorodnych sprzętów naraz. EcoFlow River 2 Pro pozwala na jednoczesne ładowanie telefonu, zasilanie oświetlenia, a nawet uruchomienie mniejszego klimatyzatora lub wentylatora, który pomoże zrównoważyć temperaturę wewnątrz kampera. Dzięki akumulatorom LFP warunki zewnętrzne nie wpływają na działanie stacji, a kompaktowa i lekka (7,8 kg) konstrukcja pozwala na wygodny transport.

Wybierając się na dłuższe podróże, musimy zadbać także o możliwość zasilenia bardziej wymagających sprzętów, które pozwalają między innymi na wygodne przygotowywanie ciepłych posiłków i relaks. Stacja

eprasa.pl 6757ebb9d5









zasilania EcoFlow Delta 2 Max oferuje imponującą pojemność, dzięki której może równocześnie zasilać aż 13 urządzeń o mocy wyjściowej do 2400 W, a przy użyciu technologii X-Boost – 3100 W. Dzięki niej możemy wygodnie korzystać z mikrofalówki, lodówki, podgrzewaczy wody, a także drona czy projektora.

Aby dodatkowo zminimalizować straty ciepła podczas użytkowania klimatyzatorów, warto wykorzystać termiczne zasłony na okna czy maty izolacyjne na podłogę. Można również rozważyć dodatkowe uszczelnienie drzwi i okien.

Bezpieczeństwo na drogach

Kampery wymagają szczególnej ostrożności na śliskich i oblodzonych drogach. Zimowe opony to absolutna konieczność, ponadto warto wyposażyć pojazd w łańcuchy śniegowe, które zwiększają bezpieczeństwo na stromych i zaśnieżonych podjazdach. Prostym sposobem na poprawę widoczności w trudnych zimowych warunkach jest z kolei regularna kontrola poziomu płynu do spryskiwaczy oraz stanu wycieraczek.

Zimowy caravaning to wyjątkowe doświadczenie, które jednak wymaga od nas nieco więcej przygotowań. Odpowiednie ogrzewanie, stabilne zasilanie i bezpieczna jazda po oblodzonych drogach pozwolą nam w pełni cieszyć się śnieżnymi krajobrazami. Jeśli chcecie wyposażyć się w niezawodny sprzęt, to teraz jest na to doskonała okazja – do końca roku potrwa promocja na stacje zasilania oraz panele fotowoltaiczne. River 2 Pro kupimy aż o 24% taniej! Życzymy udanych, pełnych przygód wypraw – niech każda trasa przyniesie nowe, wspaniałe przeżycia!

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

LUKSUSOWO NA KEMPINGU
CARTHAGO VS CONCORDE
W OFERCIE S-CAMP

Pobyt na kempingu w wersji luksusowej? To możliwe niezależnie od tego, jaki kemping wybierzemy. Bo ten luksus można mieć przecież u siebie. Tak jest z pewnością w modelach Carthago S-Plus I 64 XL QB oraz Concorde Credo 791 LI. Tanio nie będzie, ale...

Oba modele, które w tym artykule chcemy przybliżyć, dostępne są w ofercie firmy S-Camp z Bierunia. Tam dostępne są także kampery i przyczepy różnych producentów, zarówno nowe, jak i używane. Skupiamy się oczywiście na nowych.

Concorde Credo 791 LI

Bez kompromisów – to chyba dobre określenie tego pojazdu. Nie ogranicza nas oczywiście waga, bo DMC pojazdu to 5,6 t, więc wszystkie zastosowane tu rozwiązania są najwyższej klasy, a liczba rozwiązań imponuje. Ale po kolei.

Homologowany na cztery osoby do jazdy model zabudowany jest na 210-konnym Iveco Daily, z silnikiem Diesla o pojemności 3 l, oczywiście z automatyczną skrzynią biegów ZF oraz tylnym napędem z blokadą dyferencjałów. Jego długość to blisko 8 m, wysokość 3,2 m, a szerokość 2,3 m.

Zacznijmy od komfortu, na który może liczyć kierowca. Poza fantastycznie wyposażoną szoferką w bardzo dostojnym, eleganckim wydaniu kierowca może korzystać z licznych systemów wsparcia jak aktywny tempomat, asystent ruszania pod górę, oczywiście też ABS, ASR i ESP. Są światła





ledowe do jazdy dziennej, a reflektory mamy tu w technologii Bi-LED. Przednie fotele są klimatyzowane, wentylowane i oczywiście podgrzewane – wedle potrzeby. Samochód z zewnątrz robi fantastyczne wrażenie. Długo można by o tym pisać. Świetne efekty dają szyby boczne w odcieniu Privacy Black. Uwagę zwraca długa markiza automatyczna o wymiarach 5,5 m.

Wewnątrz utrzymane są elegancja, nowoczesność i komfort. Meble w kolorystyce Atlas Zeder świetnie się z tym komponują. Bezsprzecznie ten wysoki standard podkreśla oświetlenie ambiente. Przetwornica, akumulator o pojemności 200 Ah, duża lodówka (177 l), system audio z subwooferem – to naprawdę kamper wysokiej klasy. I gotowy na minimalną i rzadką obsługę techniczną. Dodajmy, że zbiornik wody czystej pomieści aż 270 l, a szarej 230 l. Klimatyzacja Truma 2400 W może zarówno chłodzić wnętrze, jak i ogrzewać – tu do dyspozycji mamy moc 1700 W. Jest też wymiennik ciepła z silnika, który ogrzewa wnętrza w kaloryferach podczas jazdy. Samo ogrzewanie wnętrza to oczywiście system Alde – działa jak w domu!

Cena opisywanego modelu to blisko 1,37 mln zł netto.

eprasa.pl 6757ebb9d5





Carthago S-Plus I 64 XL QB

Drugi opisywany model jest tańszy, bo jego cena netto nieznacznie przekracza 1 mln zł. Tu mamy również Iveco Daily z automatem i tylnym napędem z blokadą dyferencjałów, ale 207-konnym silnikiem. DMC tego modelu to 6,7 t.

Carthago S-Plus jest dużym, superkomfortowym kamperem o długości 9 m. Bardzo wygodna szoferka (m.in. chromowane wykończenia deski rozdzielczej, zestaw multimedialny Pioneer 9" z nawigacją kamperową i systemem DAB+), podobnie jak we wcześniej opisywanym modelu, jest tylko początkiem całej historii o komfortowym podróżowaniu i mieszkaniu. Już przy samym wejściu do części mieszkalnej to zauważamy – za sprawą szerokich drzwi XC Safety Luxe (z funkcją coming/leaving home).

We wnętrzu zwraca uwagę m.in. tapicerka skórzano-materiałowa Sand Supreme, dywaniki i świetnie wyposażona kuchnia (m.in. ekspres do kawy). To oczywiście są detale, bo w tej niemałej przecież cenie przede wszystkim otrzymujemy fantastycznie wyposażony pojazd, wykonany w najwyższej jakości, z dbałością o detale.

Oba kampery można obejrzeć w siedzibie firmy S-Camp w Bieruniu. Pełna specyfikacja pojazdów znajduje się na stronach internetowych.

s-camp.pl

REKLAMA

CENTRUM CAMPINGOWE S-CAMP
JESTEŚMY Z WAMI 33 LATA
PRZEDSTAWICIEL
ROLLER TEAM Hobby elnagh McLOUIS Concorde carthago Dethleffs
LUKSUSOWE DOMY NA KOŁACH







SPRZEDAŻ - SERWIS - WYNAJEM

S-CAMP **BIERUŃ** | ul. Warszawska 194, 43-155 Bieruń
tel: + 48 32 216 95 73, tel: +48 601 893 845 | www.s-camp.pl

S-CAMP **LUBLIN** | ul. Chrząchów 6, 24-130 Końskowola
tel: 508-724-542; 508-510-087 | www: kampery.lublin.pl

S-CAMP **CZĘSTOCHOWA** | ul. Częstochowska, 42-284 Herby
tel: +48 691 732 252 | www: kampery-czestochowa.pl

S-CAMP **RADOMSKO** | ul. Narutowicza 239, 97-500 Radomsko
tel: +48 602 194 780 | www.kampery-radomsko.pl

S-CAMP **WARSZAWA** | ul. Mazura 18, 02-830 Warszawa
tel: +48 500 112 119 | www.campstory.pl

S-CAMP **WROCŁAW** | ul. Graniczna 159, 54-530 Wrocław
tel: +48 660 783 930, tel: +48 734 437 745 | www.thecampers.pl

eprasa.pl 6757ebb9d5

NEW **TECHNOLOGIA INWERTEROWA W KLIMATYZACJI KAMPEROWEJ**

sinclair KLIMATYZACJA

NOWA GENERACJA **KLIMATYZATORÓW DACHOWYCH SINCLAIR**

Popularność caravaningu rośnie, a wraz z nią oczekiwania podróżujących kamperami dotyczące komfortu. W odpowiedzi na te potrzeby firma Sinclair, znana z innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie klimatyzacji, wprowadziła nową linię klimatyzatorów dachowych. Modele ASV-25BIS i ASV-35BIS zaprojektowano z myślą o właścicielach kamperów, kładąc nacisk na oszczędność energii, komfort termiczny oraz ekologiczną eksploatację.





Efektywność dzięki technologii inwerterowej

Główną zaletą nowych modeli Sinclaira jest zastosowanie technologii inwerterowej, która znacząco poprawia wydajność energetyczną i komfort użytkowania klimatyzacji. W odróżnieniu od tradycyjnych urządzeń typu on/off, pracujących w trybie binarnym, inwerterowy system Sinclair dostosowuje moc chłodzenia i ogrzewania do bieżącego zapotrzebowania, utrzymując stałą temperaturę w kamperze przy minimalnym zużyciu energii. Płynne dostosowanie mocy pracy przekłada się także na cichą pracę urządzenia, co w przypadku kamperów – gdzie przecież liczy się komfort i kameralna atmosfera – stanowi istotną zaletę.

Innowacje na pierwszym planie

Nowe modele klimatyzatorów Sinclair wyróżnia również przemyślana, lekka konstrukcja. Jednostki ASV-25BIS i ASV-35BIS

eprasa.pl 6757ebb9d5









są o 5,5 kg lżejsze niż poprzednie wersje, a co za tym idzie – łatwiejsze w montażu i nieobciążające nadmiernie pojazdu. Klimatyzatory są kompatybilne z dachami o grubości od 30 do 80 mm, co czyni je uniwersalnymi rozwiązaniami dla szerokiej gamy modeli kamperów oraz przyczep. Urządzenia z serii ASV-BIS radzą sobie w szerokim zakresie temperatur – od -5°C do 46°C. Dzięki temu sprawdzają się zarówno w gorące, letnie dni, jak i podczas wypraw zimowych. Nowe modele oferują Wi-Fi w standardzie, pozwalając na zdalne sterowanie nimi za pomocą smartfona. Ta funkcja umożliwia ustawienie optymalnej temperatury w kamperze jeszcze przed powrotem z wycieczki, bez względu na to, gdzie znajduje się użytkownik.

Ekologia i ekonomia

W nowych jednostkach zastosowany został ekologiczny czynnik chłodniczy R32, który nie tylko spełnia restrykcyjne normy ekologiczne, ale także pozwala zwiększyć efektywność chłodzenia. Dodatkowe funkcje, takie jak energooszczędne oświetlenie LED oraz zamykane wyloty powietrza, zapewniają użytkownikom większą kontrolę nad przepływem powietrza, jednocześnie ograniczając zużycie energii.
Sinclair wprowadza klimatyzację w kamperach na wyższy poziom, oferując połączenie nowoczesnej technologii, komfortu użytkowania i odpowiedzialności środowiskowej. Modele ASV-25BIS i ASV-35BIS stanowią odpowiedź na rosnące potrzeby użytkowników kamperów, którzy szukają rozwiązań energooszczędnych, cichych i przyjaznych dla środowiska.

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5



TAKTYCZNY ZESTAW **CHŁODZĄCO-MROŻĄCY**

Lodówki przenośne mają jedną, zasadniczą wadę – z każdą godziną, gdy temperatura w ich wnętrzu rośnie, by ostatecznie wyrównać się z tą na zewnątrz, tracą swoją podstawową funkcję.

Nie inaczej jest z lodówkami kompresorowymi marki Yolco. Te jednak dzięki zastosowanej technologii utrzymują ustawioną temperaturę znacznie dłużej, a dzięki zakupie dodatkowych akcesoriów, przy odpowiednich warunkach atmosferycznych, niemal całą dobę. Jak to się dzieje?

By odpowiedzieć na to pytanie, na początek trzeba podkreślić, że podobnie jak w naszych domowych lodówkach również kompresory w sprzęcie Yolco wymagają zasilania. W podróży kamperem to dość proste, ponieważ wszystkie modele tej marki są wyposażone w okablowanie zarówno sieciowe, jak i do podłączenia

eprasa.pl 6757ebb9d5

z gniazdem zapalniczki samochodowej. Co jednak, gdy nie chcemy obciążać akumulatora, a lodówkę chcemy zabrać np. na plażę i to na cały dzień?
Niektóre modele lodówek Yolco są wyposażone w specjalny slot na dedykowaną baterię modułową Yolco SC4B lub SC4G. Takie rozwiązanie nie tylko pozwoli znacznie wydłużyć czas utrzymania niskiej temperatury, co jakiś czas włączając proces chłodzenia, ale również pomoże w podładowaniu innych urządzeń, ponieważ bateria jest w istocie całkiem mocnym powerbankiem (15 600 mAh). Ma dwukierunkowy port USB-C, którym również możemy zasilić samą baterię, oraz diody informujące o poziomie naładowania.
W modelach ze slotem na baterię – np. serii TCX lub GCX – znajdziemy również wejście do podłączenia dedykowanych, przenośnych paneli fotowoltaicznych Yolco ZS100W lub ZS200W. Są wytrzymałe i łatwe w transporcie i choć ich funkcja to ładowanie baterii, nie zaś lodówki, to z pełnym zestawem tworzy właściwie energetycznie niezależny sprzęt. Maszynę nie tylko do chłodzenia, ale nawet głębokiego mrożenia produktów do -20°C przez wiele godzin.
Co zatem z lodówkami Yolco niemającymi odpowiedniego slotu? Firma Arkas, twórca marki, pomyślała o wszystkim. W jej ofercie znajdziemy bowiem baterię zewnętrzną Yolco RSX6. Jest jeszcze potężniejsza (20 tys. mAh) oraz bogatsza w gniazda ładowania – m.in. dwa porty USB Fast Charge. Oczywiście z możliwością podłączenia wspomnianych, przenośnych paneli fotowoltaicznych.
O sterowaniu dedykowaną aplikacją, wewnętrznym oświetleniu, koszach ochronnych czy funkcji DUAL-ZONE w niektórych modelach lodówek pisaliśmy już wielokrotnie, ale warto przypomnieć tym, którzy szukają jednego z najważniejszych urządzeń w naszych podróżach.



REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

MAŁEJ WAGI WIELKIE SERCE

Jest łatwiejszy w obsłudze, uruchamianiu i przenoszeniu. Ta ergonomiczna walizka ze ściętymi narożnikami wyróżnia się jakością wzornictwa i innowacyjnością wdrożonych rozwiązań. EU32i to najmniejszy na świecie przenośny generator prądotwórczy klasy 3 kVA. A to oznacza, że zimą zasili niejeden pokład domu na kołach – szczególnie jeśli skorzystamy z promocji „Czysty zysk".

Benzynowe agregaty prądotwórcze wytwarzają prąd w każdych, nawet najbardziej niesprzyjających warunkach pogodowych. Niestraszne im oczywiście niskie temperatury. Stanowią nieocenioną pomoc wszędzie tam, gdzie zawiodą nas zdobycze cywilizacji. A dla fanów caravaningu są wymarzonym wyposażeniem – zwłaszcza zimą, gdy zapotrzebowanie na energię okazuje się zawsze większe, a sytuacje bywają nieprzewidywalne.

I na tym polu japońska technologia ustanowiła najwyższe standardy. Jako pierwsza na świecie dokonała integracji wysokowydajnego silnika z wtryskiem paliwa z przenośnym inwerterowym generatorem prądu. Obok zespołu silnik–prądnica jest on najważniejszym parametrem, od którego zależy jakość generowanej energii. Jest tak, ponieważ to od inwertera zależy stabilizacja napięcia i bezpieczeństwo zasilanych odbiorników. Brak kompensacji wahań to sytuacja groźna w skutkach. Zwłaszcza dla czułego sprzętu elektronicznego.

Wraz z dywersyfikacją wykorzystania generatorów, w tym jako źródła zasilania do różnych odbiorników na świeżym powietrzu, do zastosowań rekreacyjnych oraz zasilania awaryjnego w sytuacjach klęsk żywiołowych, wzrosło zapotrzebowanie na wydajne, a jednocześnie kompaktowe, lekkie i przenośne generatory. Aby sprostać takim potrzebom, japońscy inżynierowie po raz pierwszy w historii prac nad agregatami prądotwórczymi skorzystali ze wskazówek światowej klasy designerów i użytkowników – tych ostatnich zrekrutowano wśród fanów caravaningu.



W autoryzowanej sieci sprzedaży Aries Power obowiązuje promocja „Czysty zysk" na zakup agregatów EU22i, które imponują poziomem mocy wyjściowej (więcej szczegółów na: mojahonda.pl)

Najwyższa jakość prądu wyjściowego

EU16i, przenośny generator wyposażony w pierwszy na świecie system inwertera sinusoidalnego sterowany mikrokomputerem, został wprowadzony na rynek przez Hondę w 2000 r. i odniósł ogromny sukces. Z kolei model Honda EU20i przez 17 lat był synonimem autonomii dla fanów caravaningu na całym świecie.

Honda ogłosiła w 2022 r. plany rozpoczęcia sprzedaży całkowicie nowego urządzenia. EU32i wyposażono w nowo zaprojektowany silnik GX130. To jednostka sprzężona z falownikiem sinusoidalnym, który charakteryzuje się wysoką mocą wyjściową klasy 3 kVA. Wysiłki japońskiej firmy doceniono, przyznając jej nagrodę Red Dot Award, jedną z najbardziej szanowanych nagród za wzornictwo przemysłowe i innowacyjność wdrożonych rozwiązań. Hondę EU32i uhonorowano za ogromną moc agregatu przyjaznego w obsłudze dla użytkownika, za inteligentnie zaprojektowany panel sterowania i pierwszą na świecie integrację silnika o tak dużej mocy w przenośnej walizce. Dodajmy, że designerski projekt walizki skrywa mniejszą liczbę elementów składowych.

Najnowszy produkt ma największy poziom mocy wyjściowej w tej klasie, tj. jednofazowych generatorów prądu 230 V. To imponujące 3200 W/3,2 kVA i moc znamionowa 2600 W/2,6 kVA. Czas pracy przy obciążeniu znamionowym wynosi trzy i pół godziny, a w trybie pracy ekonomicznej na jednym tankowaniu nawet 5 godz. Przy wadze 26,5 kg konstrukcję skorupową obudowy udało się odchudzić bez uszczerbku na wytrzymałości walizki. A dwie takie walizki podczas pracy równoległej potrafią

eprasa.pl 6757ebb9d5

dostarczyć moc 6400 W/6,4 kVA. I tu odpowiedź: dlaczego Honda EU32i może pełnić rolę osobistej elektrowni, która zasili w sytuacji krytycznej nawet infrastrukturę kempingu! Inwestycja w najnowszą technologię Hondy to gwarancja zasilania odbiorników w każdym miejscu i o każdej porze. Urządzenie ma wystarczającą moc dla ciągłej pracy jednofazowych odbiorników RTV/AGD. Czy to na pokładzie kampera, czy przyczepy, czy to w domu, czy w plenerze, zapewni oświetlenie i zasili elektronarzędzia.

Oprócz funkcji autosynchronizacji każdy taki agregat skrywa mniejszą liczbę elementów składowych, a to obietnica długich lat bezproblemowej pracy i minimalizacji czynności serwisowych.

Uproszczona obsługa

Wysokowydajny silnik zawiera wbudowany układ wtrysku paliwa, co oznacza, że można go uruchomić dwoma prostymi krokami – wystarczy przekręcić przełącznik i pociągnąć za linkę. Wytrzymała obudowa walizkowa (o wymiarach: 571/306/452 mm) to łatwo dostępna pokrywa serwisowa – ta skrywa filtr powietrza. Wszystkie instrumenty wkomponowano w przedni panel, gdzie prócz wskaźnika poziomu paliwa jest wskaźnik zasilania. Wskaźnik ten (zielony kolor) świeci się, gdy agregat pracuje normalnie, co wskazuje, że generator wytwarza energię elektryczną w dwóch gniazdach 230 V. Dodatkowo ów wskaźnik zasilania ma uproszczoną funkcję licznika przepracowanych godzin. Jak to działa? Po uruchomieniu silnika wskaźnik miga zgodnie ze skumulowanymi godzinami pracy generatora, przykładowo jedno mrugnięcie to 100–200 godz., dwa to 200–300 godz., trzy: 300–400 godz., cztery mrugnięcia: 400–500 godz.

Dzięki wbudowanemu Bluetoothowi zyskujemy monitorowanie stanu generatora i zdalne nim sterowanie. Aplikacja Honda My Generator jest w stanie wykonać bardzo wygodne funkcje, jak zdalne zatrzymanie agregatu. Z poziomu telefonu komórkowego aktywować możemy funkcję EcoThrottle, czyli tryb pracy ekonomicznej, co wpłynie na zmniejszenie zużycia paliwa w sposób automatyczny, tj. w zależności od wielkości aktualnego obciążenia. Skądinąd ów zdalny monitoring to także wyświetlacz poziomu mocy wyjściowej i poziomu paliwa. Będziemy również otrzymywali powiadomienia, zwłaszcza te o błędach i potrzebach konserwacji.

Dystrybutor w Polsce: Aries Power



Martwisz się o zasilanie kempingu na skutek klęsk żywiołowych czy zwyczajowych przerw w dostawach prądu? W trybie autosynchronizacji dwie takie walizki potrafią dostarczyć moc 6400 W/6,4 kVA. Ich cicha praca nie zakłóca spokoju otoczenia

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

STYL, FUNKCJONALNOŚĆ I OCHRONA PRZED SŁOŃCEM

Podróże kamperem to dla wielu synonim wolności, ale także komfortu, który chcemy zachować nawet podczas postojów. Dlatego niezastąpionym dodatkiem dla większości miłośników caravaningu jest markiza, która gwarantując skuteczną ochronę przed słońcem i deszczem, oferuje dodatkową przestrzeń do relaksu.



Jednym z wiodących producentów tego typu dodatków do naszych domów na kołach jest Thule, którego flagowa linia markiz doskonale integruje się z nowoczesnym designem pojazdów rekreacyjnych.
Jednym z najczęściej wybieranych modeli jest Thule Omnistor 5200, którego konstrukcja kasety zaprojektowana została tak, aby idealnie przylegać do ściany samochodu, zapewniając estetykę i aerodynamikę.
Produkt dostępny jest w kilku różnych długościach – od 1,9 m aż do 5 m, dzięki czemu pasuje do niemal każdego kampera lub vana. Zastosowanie aluminium w obudowie nie tylko podkreśla jej elegancki wygląd, ale również przekłada się na trwałość i stosunkowo niewielką wagę: dla przykładu model o długości 4 m waży zaledwie 28 kg, a wersja 4,5-metrowa – 30,4 kg.
Markiza wysuwa się na imponującą odległość 2,5 m, tworząc przestronną strefę cienia lub ochrony przed deszczem. Odporność na podmuchy wiatru zapewnia zawsze napięta tkanina – dzięki sprężynowym ramionom z mechanizmem naprężania. Innowacyjny system Quick-Lock umożliwia szybkie ustawienie podpór na pożądaną wysokość, a mechanizm opuszczania w pionie chroni pojazd przed przypadkowymi uszkodzeniami. Co więcej, markizę można otwierać nawet przy otwartych drzwiach przesuwnych.
Thule Omnistor 5200 dostępna jest w kolorach srebrnym, białym i antracytowym, dzięki czemu bez problemu dopasujesz ją do pojazdu. Możliwość montażu przedsionka Thule lub oświetlenia LED na dodatkowej prowadnicy pod markizą, jak również możliwość zamocowania silnika w markizie rozwijanej ręcznie czynią ten model jeszcze bardziej praktycznym i wszechstronnym.

sklep.elcamp.pl

AUTOVIP
W KAMPERACH I PRZYCZEPACH



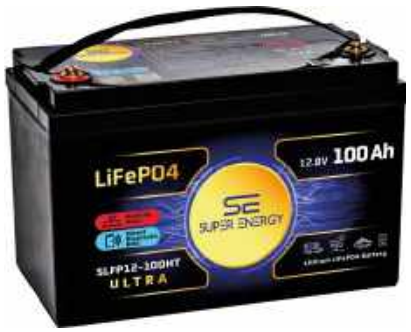
Fakt, że dywaniki samochodowe są niezbędnym wyposażeniem każdego pojazdu, jest bezdyskusyjny. Dywaniki pozwalają ochronić wnętrze samochodu przed brudem, wilgocią i zużyciem.

To jeden z pierwszych elementów, w które doposażamy nasze auto, służące nam jako środek komunikacji. W przypadku kamperów i przyczep wybór dywaników jest jeszcze istotniejszą kwestią, ponieważ w ich przypadku nadrzędna jest funkcjonalność mieszkaniowa tych pojazdów.
Dywaniki w pojazdach mieszkalnych muszą stawić czoła zarówno oczekiwaniom typowym dla dywanów w mieszkaniach, jak i tym, które kupujemy do samochodów, gdyż obie te funkcje są w tym przypadku ściśle ze sobą powiązane. Z punktu widzenia użytkowego powinny być trwałe, łatwe do wyczyszczenia i doskonale dopasowane do kształtu podłogi, by dobrze ją chronić.
Drugim ważnym aspektem jest ich estetyka, bo urządzając wnętrze kampera, nadajemy mu indywidualne cechy zgodne z naszymi upodobaniami, by czuć się w aranżowanym wnętrzu jak u siebie w domu. Stąd istotny jest kolor materiałów, ich jakość oraz staranność wykończenia.
Wszystkie powyższe aspekty sprawiają, że warto powierzyć wykonanie dywaników do naszego mobilnego domu firmie, która ma duże doświadczenie w realizacji takich zleceń.

AutoVip od lat tworzy dywaniki do wszystkich możliwych pojazdów mieszkalnych, bazując na swym bogatym portfolio, poszerzającym się nieustannie dzięki coraz to nowszym zamówieniom indywidualnym. Lata praktyki i setki wykonanych realizacji gwarantują najwyższą jakość produktów AutoVip. Zamawiając swoje dywaniki u tak renomowanego producenta, mamy pewność, że nie tylko będą cieszyć nasze oczy, ale też zachowają swoje walory użytkowe przez długi czas.

eprasa.pl 6757ebb9d5

LEKKIE ORAZ WYDAJNE AKUMULATORY
SUPER-ENERGY LITHIUM LIFEPO4



W kamperze czy przyczepie kempingowej liczy się każdy kilogram. Aby uniknąć przeładowania pojazdu, a jednocześnie nie ograniczać się podczas pakowania, warto szukać oszczędności wagi – nie tylko w bagażu. Rozwiązaniem są lekkie oraz kompaktowe akumulatory Super-Energy Lithium LiFePO4.

Dzięki zastosowaniu technologii litowo-żelazowo-fosforanowej (LiFePO4) akumulatory Super-Energy są nie tylko trzykrotnie lżejsze od ołowiowych odpowiedników, ale również o wiele bardziej trwałe. Mowa bowiem o najbezpieczniejszym wariancie technologii litowo-jonowej – o ogniwach odpornych na przegrzanie, stabilnych termicznie, a także wykazujących dużą odporność na uszkodzenia mechaniczne i efekt pamięci, który w innych technologiach zmniejsza żywotność baterii przy częstym oraz głębokim rozładowaniu. To wszystko sprawia, że można z nich bez obaw korzystać przez wiele lat, niezależnie od intensywności użytkowania.

Bezpieczeństwo i wydajność pracy akumulatorów Super-Energy są dodatkowo wzmacniane przez wbudowany system zarządzania baterią, czyli tzw. BMS. System ten monitoruje procesy ładowania i rozładowywania, chroniąc ogniwa przed przeładowaniem, zbyt głębokim rozładowaniem, ładowaniem w niskich temperaturach oraz przegrzaniem. Dzięki temu użytkownicy mogą być pewni, że akumulator pracuje w optymalnych warunkach, a jego żywotność zostanie wydłużona.

Podróżujący kamperami docenią również możliwość szybkiego ładowania akumulatora, co jest istotne zwłaszcza w trakcie krótkich przerw w podróży. Super-Energy Lithium LiFePO4 nie tylko ładuje się szybko, ale także zachowuje wysoką wydajność przy dużym poborze mocy. Dzięki temu akumulatory te idealnie sprawdzą się podczas zasilania energochłonnych urządzeń, jak klimatyzacja, webasta czy inne sprzęty, które mogą działać bez zakłóceń przez wiele godzin.

Super-Energy idzie o krok dalej, oferując dodatkowe funkcje, które zwiększają wygodę i bezpieczeństwo użytkowania. Dzięki wbudowanemu systemowi podgrzewania ogniw akumulator można bezpiecznie użytkować nawet w ujemnych temperaturach, co docenią wszyscy miłośnicy zimowych wyjazdów. Funkcja Bluetooth umożliwia z kolei monitorowanie pracy baterii za pomocą aplikacji. Dzięki niej użytkownicy mogą na bieżąco sprawdzać stan naładowania, temperaturę czy napięcie, pozwalając na precyzyjne zarządzanie energią.

Super-Energy Lithium LiFePO4 to doskonałe rozwiązanie dla tych, którzy potrzebują mobilnego i trwałego źródła energii. Ich lekkość sprawia, że bez obaw o przekroczenie limitów masy pojazdu można zabrać więcej niezbędnych rzeczy, a wysoka wydajność i zaawansowane funkcje sprawiają, że podróże stają się bezpieczniejsze i bardziej komfortowe.

Model	Napięcie	Pojemność	Wymiary (dł. × szer. × wys.)	Waga	Cena	
					Detaliczna	Rabat 10%
SLFP12-100HT	12,8 V	100 Ah	260 × 168 × 210 mm	11 kg	~~1995 zł~~	**1795 zł**
SLFP12-150HTS	12,8 V	150 Ah	355 × 175 × 190 mm	16 kg	~~3495 zł~~	**3145 zł**
SLFP12-200HT	12,8 V	200 Ah	493 × 173 × 245 mm	21 kg	~~3745 zł~~	**3370 zł**
SLFP12-200HTS	12,8 V	200 Ah	357 × 338 × 152 mm	21,5 kg	~~4295 zł~~	**3865 zł**
SLFP12-280HT	12,8 V	280 Ah	523 × 269 × 224 mm	28 kg	~~4695 zł~~	**4225 zł**
SLFP12-400HT	12,8 V	400 Ah	522 × 228 × 218 mm	38 kg	~~7295 zł~~	**6565 zł**

technologia LiFePO4 + komunikacja Bluetooth + maty grzewcze

Powołując się na „Polski Caravaning", otrzymacie 10% rabatu na zakup akumulatora Super-Energy Lithium LiFePO4.

Oferta jest ważna do 31 stycznia 2025 r. lub do wyczerpania zapasów.

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

CZYSTOŚĆ
NA SZARO I POMARAŃCZOWO

Higiena przede wszystkim. Prysznic, zęby, długi sen. No cóż, to kompendium w zakresie dbałości o zdrowotne walory. Tymczasem stan pokładowej instalacji wodnej i kanalizacyjnej również trzeba wpisać w kryteria utrzymania higieny.



Zbiornik wody szarej i zbiornik na fekalia mogą być piętą achillesową długich wyjazdów. Utrzymanie ich w czystości, a nasze nosy z daleka od brzydkich zapachów wymaga stosowania specjalistycznej chemii. Ale poza jej przeznaczeniem – przede wszystkim środków dobrej jakości. Tutaj pojawia się niepokonany od wielu lat w tej konkurencji Thetford. Warto zainteresować się dwoma produktami z myślą o zadbanych zbiornikach na płynne nieczystości. Duo Tank Cleaner Concentrated jest silnym, skoncentrowanym środkiem przeznaczonym do okresowego czyszczenia zbiornika na nieczystości i zbiornika wody szarej. Z obu usuwa osady, kamień, rdzę i tłuszcz. Najlepsze efekty daje stosowanie dwa–trzy razy w roku. Jego kolegą przeznaczonym do usuwania nieprzyjemnych zapachów ze zbiornika szarej wody jest koncentrat Grey Water Fresh. Ten preparat ogranicza powstawanie osadów w zbiorniku na szarą wodę i przeciwdziała brzydkiemu zapachowi wydostającemu się z odpływów kanalizacyjnych przy braku stosowania zabezpieczającej chemii.

APLIKACJA WYPRAWOMANIAK
JAK MAPA SKARBÓW!



Podróże, przygody, doświadczanie historii zaklętej w zamkach i pałacach są, jak pokazują badania, bliskie Polakom, w tym nam – braci caravaningowej. Co więcej, coraz bardziej doceniamy swój własny kraj i coraz częściej go eksplorujemy, odkrywając jego piękno i tajemnice. Właśnie dlatego Wyprawomaniak stworzył całkowicie darmową aplikację, rozwiązującą problemy poszukującej przygód społeczności.

Aplikacja Wyprawomaniak jest obecnie opracowana na Androida i zawiera stale rosnącą liczbę (ponad 2500) opisanych, interesujących miejsc ułożonych w jednodniowe trasy. Zamki, pałace, muzea, miejsca bardziej lub mniej znane, a nawet te, o których wiedzą jedynie pasjonaci, atrakcje dla dzieci, sprawdzone klimatyczne kafejki, kultowe restauracje czy też malowniczo położone wiaty, w cieniu których można wypić kubek własnoręcznie przyrządzonej, aromatycznej kawy... To wszystko znajdziecie, instalując i odpalając aplikację Wyprawomaniak. Ale to jeszcze nie koniec, gdyż oferuje ona także informacje o tym, gdzie znajdują się pralkomaty, miejsca zrzutu nieczystości, dzikie miejscówki, sprawdzone kempingi, miejsca poboru wody i prądu. A jeśli dla odmiany chcecie się wybrać gdzieś poza Polskę, Wyprawomaniak proponuje atrakcyjnie ułożone i opisane trasy na Litwie, Łotwie i w Estonii. Nic tylko korzystać!
Jak informują nas różnego rodzaju media, grono naszej caravaningowej społeczności stale się powiększa. Dlatego też starsi stażem bracia postanowili zebrać się i stworzyć przewodnik mający na celu ułatwić nowym adeptom szybszą asymilację z naszym środowiskiem. Kodeks Caravaningowca powstał z myślą o nas wszystkich. Chcielibyśmy, aby brać caravaningową zawsze postrzegano jako zachowującą najwyższe standardy zarówno na parkingach, polach namiotowych, dzikich miejscówkach, jak i w plenerze. Kodeks znajdziecie na wyprawomaniak.pl w zakładce Przydatne.

eprasa.pl 6757ebb9d5

KONCEPCJA DACHU ECOPEAK

Kwestie zrównoważonego rozwoju i efektywności energetycznej zyskują na znaczeniu na wielu płaszczyznach. W najnowszej koncepcji systemów dachowych inżynierowie Webasto widzą potencjał zmniejszenia śladu CO_2 podczas produkcji i eksploatacji pojazdów.

Światowy lider rynku systemów dachowych realizuje szeroko zakrojone, ambitne cele ochrony klimatu. Firma opiera się przede wszystkim na zrównoważonych materiałach z biomasy i pochodzących z recyklingu, a także wykorzystuje ogniwa słoneczne do zasilania pojazdu przyjazną dla klimatu energią elektryczną. Koncepcja dachu łącząca zrównoważony rozwój, innowację i nowoczesny design nosi nazwę EcoPeak. Taka pokaźna formatka jest wyposażona w ogniwa słoneczne, które dostarczają pojazdowi do 350 kWh energii elektrycznej rocznie. W zależności od pojazdu i lokalnych warunków klimatycznych może to odpowiadać przebiegowi około 2500 km. Inną kluczową cechą EcoPeak są zintegrowane rolety. Ich tkanina jest wykonana z przetworzonych butelek PET. Z kolei zastosowanie zrównoważonego poliwęglanu z biomasą i zrównoważonych tworzyw sztucznych zamiast aluminium zmniejsza masę systemu dachowego nawet o 40% w porównaniu z konwencjonalnymi rozwiązaniami. Dzięki wizjonerskiemu projektowi i wykorzystaniu przyjaznych dla środowiska podstawowych komponentów emisja jest mniejsza o około 50% w porównaniu z konwencjonalnymi systemami dachowymi.

– Dzięki powiększonej powierzchni nasza koncepcja dachu ma znaczący wpływ na całkowity ślad węglowy pojazdu. Jako lider rynku i innowacji wykorzystujemy to studium koncepcyjne, aby pokazać naszym klientom możliwości przyszłych zastosowań seryjnych. Razem z nimi chcemy opracować rozwiązania, które są alternatywą dla konwencjonalnych systemów dachowych i doskonale łączą zrównoważony rozwój, funkcjonalność i estetyczny design – mówi Jan Henning Mehlfeldt, członek zarządu i osoba odpowiedzialna za globalny biznes dachowy w Webasto. Mówiąc o pleksi i poliwęglanie, nie sposób nie wspomnieć o ich lekkości. Oba te materiały są o ponad połowę lżejsze od szkła. Takie formatki coraz częściej angażuje się w realizacji projektów najnowszych zabudów kempingowych. Panoramiczne dachy kamperów stanowią tego pierwszorzędny przykład.

Fot. Webasto



Ta wizjonerska koncepcja dachu ma szansę zmniejszyć także ślad węglowy pojazdów kempingowych



REKLAMA

eprasa.pl 675

SZUKASZ IDEALNYCH MEBLI DO KAMPERVANA?

Pokład domu na kołach stawia o wiele większe wymagania. Dzięki wykorzystaniu odpowiednich metod, takich jak analiza statyczna, dynamiczna czy zmęczeniowa, inżynierowie są w stanie precyzyjnie ocenić trwałość, sztywność i wytrzymałość materiałów oraz ich połączeń.

W motoryzacji stosowanie analizy wytrzymałościowej pozwala na projektowanie samochodów o lepszych parametrach wytrzymałościowych i bezpieczeństwa. Nie inaczej powstają egzemplarze specjalnego przeznaczenia. Kampervany są tego doskonałym przykładem. Ich surowy pokład uzbraja się w zabudowę na dwa sposoby. Na jednym biegunie znajdziemy mniej czy bardziej seryjne realizacje poparte certyfikatami. Na drugim biegunie amatorsko zrealizowane. W pierwszym przypadku mamy do czynienia z homologacją drugiego etapu i produktami, które zyskały stosowne aprobaty producenta pojazdu bazowego.



Czy to kamper bazujący na mniejszych vanach, takich jak Nissan NV200 lub Volkswagen T5/T6, czy większych pojazdach, takich jak Fiat Ducato lub Mercedes Sprinter – meble Mobiframe są kompatybilne z większością modeli dostępnych na rynku pierwotnym i wtórnym

W drugim przypadku pojawia się pytanie: czy pokład ma wystarczającą wytrzymałość statyczną i dynamiczną?
Zwróćmy uwagę na kwestię definicji „samochód kempingowy". To kategoria obejmująca pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, więc z przestrzenią mieszkalną, w której znajduje się przynajmniej następujące wyposażenie: siedzenia i stolik, miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń, urządzenia kuchenne i szafki. I co najważniejsze, wyposażenie takie jest zamocowane trwale w przedziale mieszkalnym. Co innego, że stolik może być zbudowany tak, aby łatwo można go było zdemontować.
Z powyższego (rozporządzenie Komisji (UE) nr 678/2011) jasno wynika, że dla bezpieczeństwa jakichkolwiek rozwiązań pokład samochodu kempingowego musi gwarantować wytrzymałość statyczną i dynamiczną. O ile samodzielnie jesteśmy w stanie sprawdzić obciążenie statyczne, o tyle już zupełnie poza zasięgiem rzemieślniczych realizacji jest próba zderzeniowa. Tylko wprawni w obliczeniach momentów działania sił mogą w przybliżeniu określić, jak zachowa się zabudowa kampervana w sytuacji krytycznej. To dlatego świadomi ryzyka amatorskich adaptacji stosują przewymiarowane rozwiązania, a to oczywiście okupione jest niemałym ciężarem. I odpowiedź, jak wiele stoi za bogactwem certyfikowanych rozwiązań, zoptymalizowanych także pod kątem masy własnej.
Przymierzasz się do budowy kampera na bazie pojazdu typu furgon czy van? Meble Mobiframe będą najlepszym wyborem! Polskiej produkcji są nie tylko estetyczne i funkcjonalne. To też wyroby łatwe w montażu, kompatybilne z innymi elementami

eprasa.pl 6757ebb9d5



Obrotnica podwójnego fotela jest jednym z topowych produktów polskiej firmy. Umożliwia obrócenie podwójnej ławki pasażerów o 360 stopni. I jak każdy produkt, ten także jest efektem analizy wytrzymałościowej

Rozwiązania zgodne z wymogami ECE przyczyniają się do obniżenia masy pojazdu, a tym samym zwiększenia efektywności energetycznej. I są sprawdzone w ramach testów zderzenia czołowego i uderzenia tylnego. Tu przykład testu zrealizowanego przy prędkości 50 km/h





i co naprawdę ważne – lekkie. Ekstremalnie lekkie meble (nawet 4,5 kg na 1 m²) są oczywiście przebadane pod kątem wymagań homologacyjnych według Regulaminów ECE. Są również kompatybilne z systemami podłogowymi Mobiframe. A że bezpieczeństwo traktowane jest tu priorytetowo, to ów producent może zweryfikować wytrzymałość statyczną, dynamiczną oraz energochłonność wszelkiego rodzaju struktur. Krótko mówiąc, wszystkie produkty Mobiframe są przebadane i mają niezbędną certyfikację według wymagań przepisów krajowych, europejskich i amerykańskich. Łódzka firma Mobiframe korzysta w tym zakresie z wieloletniego know-how Laboratorium firmy OKB, które jest uznanym ośrodkiem konstrukcyjno-badawczym w branży motoryzacyjnej. To właśnie zaplecze laboratoryjne, wyposażone m.in. w stanowiska do badań pojazdów i ich części w zakresie bezpieczeństwa biernego, stanowi pierwszorzędną zaletę anonsowanych rozwiązań. A tych jest bez liku.

Czy to minikampervany typu Nissan NV200 (rozstaw osi: 2725 mm), czy dużo większy, np. Mercedes Sprinter z niskim, średnim czy wysokim dachem (rozstaw osi: 3250, 3665 lub 4325 mm) – każdy marzący o realizacji indywidualnej znajdzie tu wszystkie potrzebne komponenty do konwersji, takie jak ławki i ramy do łóżek, pojedyncze siedzenia z podstawami, obrotowe fotele pasażera i kierowcy, łóżka aluminiowe, ścianki działowe i rozwiązania podłóg kompozytowych.

Twój egzemplarz pojazdu to furgon z trzymiejscową szoferką? Obrotnica podwójnego fotela jest jednym z topowych produktów Mobiframe. Umożliwia obrócenie podwójnej ławki pasażerów o 360 stopni. To niejedyna zaleta tego produktu! Dzięki obrotnicy możliwe jest równoczesne korygowanie przesunięcia ławki w dowolnym kierunku. Tak zmodyfikowane siedzenia i mocowania pasów bezpieczeństwa są wyposażone w dodatkowy obrotowy element, który umożliwia zablokowanie ich w kierunku do przodu i obrót o około 180 stopni. Obrotowy element jest zamontowany między oryginalnym siedzeniem a podstawą siedzenia. I ten element jest zgodny z homologacjami typu wg UN Reg. No. 14 i UN Reg. No. 17. Obrotnice są geometrycznie dostosowane do rozmieszczenia punktów mocowania każdego bazowego siedzenia pojazdu. Jest tak, bo zostały przetestowane w wielu nadwoziach.

Fot. Mobiframe

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5



ODDAJ KAMPERA W ZARZĄDZANIE!

Kiedy nie korzystasz przez dłuższy czas ze swojego kampera, być może warto go wynająć? Kuszące, ale przecież to nie takie proste. Umowy, obsługa serwisowa, kontakt z klientami, reklama. A gdyby tak zlecić to komuś innemu?

Z taką ofertą wychodzi firma Fajnykamper.pl z Tczewa, która proponuje obsługę pojazdu w wypożyczalni w zamian za prowizję.
– Klienci, którzy posiadają własne samochody kempingowe i powierzają je nam na dowolny, umowny czas, nie muszą się już o nic martwić. Dbamy o właściwą promocję wynajmu, sprzątanie pojazdów, ich serwisowanie i konieczną obsługę – opowiada pani Joanna z firmy Fajnykamper.pl. Bardzo interesującym tematem wydaje się być właśnie możliwość promocji przez dobrze prosperującą wypożyczalnię. – Pobieramy 29% prowizji od wynajmu, a więc w przypadku ewentualnego przestoju, kiedy kamper nie jest wynajmowany, właściciel nie ponosi żadnych kosztów – dodaje nasza rozmówczyni. Podkreśla też, że osoba, która „oddaje" kampera pod opiekę, nie musi zaopatrywać go w chemię i środki eksploatacyjne. Firma dba o to, aby klient korzystający z powierzonej floty był zadowolony i do niej wracał. Fajnykamper.pl zaprasza do współpracy. Kontakt tel. 572 250 580.

fajnykamper.pl

REKLAMA



PODNOŚNIK FREE SPACE **IDEALNE ROZWIĄZANIE DO KAMPERA**



Häfele od wielu lat tworzy innowacyjne systemy w dziedzinie nowoczesnych rozwiązań meblowych. Zapewniają one wygodę użytkowania zarówno w domach, jak i w mobilnych przestrzeniach, takich jak kampery czy przyczepy kempingowe. Firma współpracuje także z producentami pojazdów kempingowych, koncentrując się na maksymalnym komforcie życia w ograniczonej przestrzeni, projektując lekkie i trwałe wyposażenie mebli.

Wydajne i funkcjonalne wykorzystanie przestrzeni w kamperze to klucz do komfortu podróży. Dlatego coraz więcej producentów i właścicieli pojazdów kempingowych decyduje się na nowoczesne systemy, które maksymalizują dostępną przestrzeń, jednocześnie oferując łatwość obsługi i niezawodność. Jednym z takich innowacyjnych rozwiązań jest podnośnik Free Space, który pozwala na optymalne zarządzanie przestrzenią w szafkach.

Co wyróżnia podnośnik Free Space? Jest on najmniejszym, bezzawiasowym podnośnikiem na rynku, który pozwala na podnoszenie ciężkich frontów nawet do 19 kg, charakteryzuje się subtelnym wyglądem i estetycznym wykończeniem. Doskonale komponuje się z nowoczesnym wystrojem wnętrza kampera. Free Space zajmuje tylko 63 mm wnętrza szafki, umożliwiając wszechstronne projektowanie. To szczególnie istotne w kamperach, w których przestrzeń jest ograniczona, a wygodne użytkowanie mebli jest kluczowe.

Dlaczego warto wybrać podnośnik Free Space do kampera? W zabudowie kampera, gdzie przestrzeń jest na wagę złota, każde rozwiązanie, które pozwala na lepszą organizację i zwiększa komfort użytkowania, ma ogromne znaczenie. W ofercie Häfele podnośniki dostępne są w czterech kolorach – białym, jasnoszarym, antracytowym i czarnym.



REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

KATALOG **ACSI 2025**

RUSZYŁA PRZEDSPRZEDAŻ



Dobra wiadomość dla wszystkich miłośników caravaningu – ruszyła przedsprzedaż nowego katalogu „ACSI" na rok 2025. Ta publikacja to nie tylko przewodnik, ale też absolutny niezbędnik dla każdego, kto pragnie korzystać z europejskich kempingów na korzystnych warunkach. Nowością jest anglojęzyczna wersja katalogu „Motorhome Pitches", który obejmuje informacje o ponad 12 tys. skontrolowanych i dokładnie opisanych miejscówkach.

Tutaj kupisz Katalog i Kartę ACSI

Podróżujesz poza sezonem? Z kartą ACSI możesz robić to o wiele taniej. Jej użytkownicy mogą korzystać z atrakcyjnych, sięgających nawet 60% rabatów na pobyty na ponad 3 tys. kempingów w całej Europie. Karta obniża ceny noclegów, które mieszczą się w przedziale 13–23 euro za noc, a koszty pobytu nie będą zaskoczeniem, ponieważ są przejrzyście przedstawione w katalogu. Dodatkowo ponad 700 kempingów w całej Europie oferuje gratisowe noclegi dla dzieci do pięciu lat, co sprawia, że ACSI to rozwiązanie idealne dla rodzinnych podróży.

Katalog „ACSI 2025" to największa i najbardziej aktualna baza pól kempingowych w Europie. Każdy kemping w katalogu zawiera kluczowe informacje: dokładne adresy, dane kontaktowe, współrzędne GPS, mapy dojazdowe, ceny i pełne opisy udogodnień. Publikacja powstaje na podstawie danych dostarczanych przez inspektorów ACSI, którzy rokrocznie odwiedzają blisko 10 tys. kempingów na całym świecie, aby zebrać i zweryfikować dane, których kompletowanie na własną rękę zajęłoby przeciętnemu turyście cały rok. Jeśli więc cenisz sobie komfort i wygodę planowania, lepszej publikacji nie znajdziesz.

Katalog został opracowany w języku angielskim, ale do każdego egzemplarza dołączona jest polska legenda. Z kolei wyłącznie w języku niemieckim dostępny był dotychczas katalog w wersji „Motorhome Pitches", o którym wspomnieliśmy we wstępie. „Był", ponieważ teraz informacje o ponad 12 tys. skontrolowanych miejsc – od opłat i dostępnych udogodnień po dokładne opisy powierzchni i miejsc postojowych – dostępne są w języku angielskim.

Składając zamówienie na katalog ACSI, użytkownicy zyskują również dostęp do aplikacji ACSI Campsites Europe, obejmującej blisko 8 tys. kempingów w całej Europie. Wyszukiwarka, recenzje turystów, a w wielu przypadkach możliwość rezerwacji bezpośrednio z poziomu aplikacji – to funkcjonalności niezwykle przydatne w podróży. Co więcej, aplikacja działa także offline, a zatem skorzystasz z niej również tam, gdzie trudno o dostęp do internetu.

W przedsprzedaży katalog „ACSI 2025" zamówicie za pośrednictwem naszego portalu: polskicaravaning.pl/acsi. Czy warto? Łatwo obliczyć, że już cztery noclegi w niższej cenie pozwolą odzyskać koszt zakupu karty. Zamów więc już dziś i zacznij planować swoje kolejne podróże.

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

INTAIR PREMIUM

Pod taką nazwą kryją się najwyższe parametry układu zawieszenia kampera po modyfikacji, która jest dziełem Intrak Sp. z o.o. Zawieszenie oparte na systemie powietrznym tylnej osi wzbogacone o zestaw premium dla przedniego zawieszenia to za każdym razem rozwiązanie dedykowane do konkretnego modelu pojazdu.



Zestaw przygotowany do zwiększenia DMC do 4,7 t: IntAir PREMIUM to trzyelementowy zestaw poprawiający bezpieczeństwo i komfort podróży kamperem. Skompletowany jest z mocowaniami dopasowanymi do konkretnego modelu pojazdu bazowego

Polski producent systemów zawieszenia pneumatycznego od blisko 20 lat podnosi walory seryjnych rozwiązań. Modyfikacje realizowane dla szeroko pojętej branży automotive to oczywiście stosowne certyfikaty i homologacje. Intrak Sp. z o.o. ma w swoim portfolio komponenty gruntownie przebadane i zaprojektowane dla szerokiej gamy pojazdów bazowych. Dla użytkowników kamperów dedykowane rozwiązanie klasy premium nosi nazwę IntAir PREMIUM. Co wchodzi w jego skład?

– Taki zestaw modyfikacji zawieszenia zawiera indywidualnie dobrane sprężyny osi przedniej i amortyzatory. Na tylnej osi system pneumatyczny oraz tak jak w przypadku osi przedniej specjalnie dobrane amortyzatory – informuje Michał Welc, kierownik Działu Handlowego Intrak Sp. z o.o.

IntAir PREMIUM ma większy prześwit – zysk rzędu 3 cm docenią oczywiście poruszający się w górnym limicie DMC. Zaprojektowane specjalnie dla kamperów rozwiązanie cechuje się progresywną charakterystyką – w górnej części zapewnia komfort, a w dolnej jest sztywniejsze. To akurat zasługa sprężyn śrubowych CP Fahrwerke zainstalowanych na przedniej osi.

Rozwiązanie to szczególnie docenią posiadacze kamperów w pełni zintegrowanych, których koła przednie są mocniej dociążone, co odbija się na charakterystyce tłumienia seryjnych rozwiązań. Swoją drogą, na rynku niemieckim fani caravaningu skwapliwie korzystają z okazji, by tak zmodyfikowane zawieszenie obu osi zwieńczyć podniesieniem DMC – oczywiście w zgodzie przepisami. I nic dziwnego, skoro zestaw skompletowany z pneumatyką tylnej osi powstał, by zwiększyć DMC z 3,5 t do maksymalnie 4,7 t. Kompresor 12 V zasilający system powietrzny poduszek tylnej osi dostarczany jest w wersji Standard (do 3,5 t DMC) i Heavy (powyżej 3,5 t DMC). A z myślą o jeszcze cięższych kamperach opcjonalnie można wybrać napięcie 24 V.

Z popularniejszych wśród fanów caravaningu wspomnijmy o homologowanych zestawach IntAir PREMIUM dla takich pojazdów jak: Fiat Ducato, Citroen Jumper, Peugeot Boxer, Opel Movano B i C, Iveco Daily, VW Crafter, MAN TGE, Renault Master, Ford Transit. Za każdym razem kompletacja obejmuje amortyzatory BILSTEIN B6 Camper. Wykonane w technologii gazowej w porównaniu do oryginalnych amortyzatorów zapewniają po prostu lepszą przyczepność i stabilność pojazdu. Zasługą opatentowanej technologii DampMatic jest przede wszystkim automatyczna regulacja siły tłumienia zawieszenia pasywnego. Inteligentna charakterystyka pracy zawieszenia przedniej osi idzie w parze z możliwością dostosowania amortyzatorów do indywidualnych preferencji kierowcy.

Większa stabilność przy bocznym wietrze oraz podczas pokonywania zakrętów?

A innym razem przejazd po wyboistym odcinku nawierzchni, więc potrzeba kompensacji wibracji i redukcja hałasu. Dostosowanie do zmiennych warunków drogowych i stanu nawierzchni osiągamy w sposób zautomatyzowany lub indywidualny. W przypadku tylnej osi korzystając z możliwości regulacji twardości poduszek powietrznych. Służy do tego panel sterowania, który kontroluje wysokość zawieszenia, regulując przepływ powietrza.

REKLAMA



eprasa.pl 6757ebb9d5

TABORET ZE SCHOWKIEM YOLCO ST2 GREEN



CENA
299 zł

Wykonany z trwałych materiałów, takich jak PP, nylon i LLDPE, jest lekki (3,9 kg), a jednocześnie wytrzymały – maksymalne obciążenie wynosi aż 200 kg. Jego wymiary to 560 × 340 × 340 mm, a wbudowany schowek o pojemności 27,6 l pozwala na przechowywanie niezbędnych akcesoriów. Dzięki kompaktowej konstrukcji świetnie sprawdzi się na biwaku, w ogrodzie czy podczas wędkowania. Dostępny jest w dwóch kolorach: zielonym i piaskowym.

www.yolco.pl
+ 48 76 871 19 84
e-mail: sklep@yolco.pl

FOTEL DMUCHANY YOLCO GS1P



CENA
499 zł

Idealny do relaksu w domu, ogrodzie lub na wyjeździe. Po nadmuchaniu osiąga wymiary 1100 × 730 × 680 mm, a dzięki maksymalnemu obciążeniu 200 kg mogą z niego korzystać zarówno dorośli, jak i dzieci. Wykonany z trwałych materiałów, takich jak poliester i PVC, zapewnia długotrwałe użytkowanie. Fotel wyposażono w zawór bostoński o średnicy 21 mm, który umożliwia szybkie pompowanie i opróżnianie. Po złożeniu zajmuje niewiele miejsca, a jego waga netto to 3,5 kg.

www.yolco.pl
+48 76 871 19 84
e-mail: sklep@yolco.pl

SOFA DMUCHANA YOLCO GS2P



CENA
699 zł

Wygodne rozwiązanie, które z łatwością pomieści dwie osoby. Po nadmuchaniu sofa mierzy 1710 × 840 × 680 mm i wytrzymuje obciążenie do 400 kg, co czyni ją doskonałą opcją na rodzinne wypady czy relaks w ogrodzie. Wykonana jest z poliesteru i PVC, co zapewnia długotrwałe użytkowanie. Dzięki zaworowi bostońskiemu o średnicy 21 mm pompowanie i składanie są szybkie i bezproblemowe. Przed nadmuchaniem sofa jest kompaktowa, więc i łatwa w transporcie. Waga netto: 6,3 kg.

www.yolco.pl
+48 76 871 19 84
e-mail: sklep@yolco.pl

PIEKARNIK KEMPINGOWY OMNIA KIT 1



CENA
405 zł

Wszechstronny zestaw dla miłośników gotowania w plenerze, który obejmuje kompaktowy piekarnik turystyczny o pojemności 2 l, silikonową formę, ruszt do pieczenia, uchwyty oraz torbę transportową. Pozwala zarówno na równomierne pieczenie ciast i pieczywa, jak i przygotowywanie potraw z mięsa i warzyw. Lekka, trzyczęściowa konstrukcja umożliwia użytkowanie na kuchenkach gazowych bez potrzeby instalacji, a zamykana pokrywa zapewnia oszczędność energii.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

TOSTER BRUNNER MINUWATT 230 V/780 W



CENA
158,40 zł

Praktyczny i energooszczędny toster idealny do kempingu, zaprojektowany z myślą o niskim poborze mocy. Urządzenie ma dwa otwory na pieczywo o szerokości 3,4 cm, umożliwiające przygotowanie różnych rodzajów pieczywa – od tostów po bułki. Siedem funkcji podgrzewania i rozmrażania gwarantuje wszechstronność, a automatyczne wyłączenie i przyciski do anulowania, podgrzewania oraz rozmrażania zwiększają wygodę użytkowania. Utrzymanie czystości ułatwia wyjmowana tacka na okruszki.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

ODKURZACZ BRUNNER VORTIX WET & DRY 12 V



CENA
140,40 zł

Idealny dla osób podróżujących kamperem, przyczepą czy autem. Dzięki zasilaniu z gniazda zapalniczki i kompaktowym wymiarom urządzenie zapewnia wygodę użytkowania w każdych warunkach. Pracuje zarówno na sucho, jak i na mokro, a możliwość podłączenia rury do wydechu pozwala nadmuchać materac czy ponton. W zestawie znajdują się końcówki do szczelin, dywanów oraz adapter Pump-up. 250-centymetrowy kabel oraz ciche działanie to kolejne jego zalety.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

GRILL GAZOWY CADAC SAFARI CHEF 30 LP 30 MBAR



CENA
700 zł

Kompaktowe i wszechstronne urządzenie, które doskonale sprawdzi się nie tylko na kempingu. Waży mniej niż 4 kg, a w zestawie znajdziesz cztery wymienne powierzchnie do gotowania: palnik z podstawką na garnek, żebrowany ruszt, gładką płytę oraz pokrywę, która pełni funkcję garnka – wszystkie pokryte ceramiczną powłoką Cadac GreenGrill, która zapewnia zdrowsze i łatwiejsze gotowanie. Dzięki zintegrowanemu rozdzielaczowi grill równomiernie rozprowadza ciepło, a utrzymanie go w czystości ułatwia wyjmowana misa na tłuszcz.

www.sklep.elcamp.pl
tel. 12 276 90 06
e-mail: sklep@elcamp.pl

KRZESŁO OUTWELL KENTUCKY LAKE



CENA
570 zł

Składane krzesło o wyjątkowym, „księżycowym" designie, łączące komfort z trwałością. Stalowa, malowana proszkowo rama zapewnia stabilność, a grube wyściełanie siedziska i oparcia gwarantują wygodę oraz izolację. Krzesło wyposażono w siateczkową kieszeń z tyłu, regulowany i odpinany zagłówek oraz torbę do przenoszenia. Otwiera się i składa w kilka sekund, nie wymagając montażu. Idealnie sprawdzi się i na kempingach, i w domowym ogrodzie. Maksymalne obciążenie: 120 kg.

www.sklep.elcamp.pl
tel. 12 276 90 06
e-mail: sklep@elcamp.pl

OKNO MAXXAIR MAXXFAN DELUXE 12V CRYSTAL



CENA
2151,60 zł

Zaawansowany system wentylacji do kamperów i przyczep kempingowych. Wyposażony w 10-łopatowy wentylator i mocny silnik, zapewnia cichą, efektywną pracę z wydajnością do 25 m^3/min. Sterowanie odbywa się za pomocą pilota, który pozwala kontrolować prędkość, kierunek powietrza i termostat. Wentylator może pracować również z zamkniętą pokrywą. Wbudowana moskitiera chroni wnętrze przed owadami, a cała konstrukcja jest łatwa do czyszczenia. Produkt pasuje do standardowych otworów dachowych 400 x 400 mm i jest dostępny w kilku kolorach.

www.sklep.elcamp.pl
tel. 12 276 90 06
e-mail: sklep@elcamp.pl

eprasa.pl 6757ebb9d5

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U











Książkę można kupić na: www.akademia4x4.off-road.pl

Sezon rowerowy nie ma końca!

Poznaj magazyn

bike Board
MAGAZYN ROWEROWY

Prenumeruj i bądź na bieżąco!

Na łamach czasopisma:

- ✓ Testujemy
- ✓ Inspirujemy
- ✓ Doradzamy



www.bikeboard.pl

eprasa.pl/6757epb9d5

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL

POLSKI Caravaning.pl

tourbroker

NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA W POLSCE!

NAJLEPSZE ASSISTANCE NA RYNKU Z HOLOWANIEM DO 1600 KM W CENIE OD 1272 ZŁ (RÓWNIEŻ DLA WYPOŻYCZALNI)

OFERUJEMY

- Ubezpieczenie OC kampera lub przyczepy kempingowej
- Autocasco z gwarantowaną sumą ubezpieczenia (GSU)
- Dodatkowe ubezpieczenie szyb (włącznie z szybami bocznymi i tylną),
- Pokrycie kosztów wynajmu auta zastępczego po szkodzie,
- Ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków (dla kierowcy i pasażerów),
- Ubezpieczenia na kapsuły caravaningowe,
- Assistance (pomoc w drodze) bez limitu kilometrów w Polsce,
- Assistance (pomoc w drodze) na terenie Europy do 1600 km w razie wypadku lub awarii,
- Ubezpieczenia Assistance na kampery powyżej 3,5 tony
- Nieodpłatna asysta szkodowa



SUPER OFERTA DLA WYPOŻYCZALNI

ZAPYTAJ O WYCENĘ

tel. +48 693 392 444
e-mail: marek.gromadzki@tourbroker.pl
tel. +48 606 892 175
email: bartosz.zdrojewski@tourbroker.pl

www.polskicaravaning.pl/ubezpieczenia
www.ubezpieczeniacaravaningowe.pl
www.tourbroker.pl

eprasa.pl 6757ebb9d5